UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

LE CHARBON

Elément de Réparations et de Négociations

dans le

TRAITE DE VERSAILLES

et les

Accords qui l'ont suivi

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 14 Mars 1933, à 14 heures

par

Monsieur Henri MARCESCHE

MEMBRES DU JURY :

Président : M. LESCURE

Suffragants... M. BASDEVANT
M. ALLIX

— LORIENT —
IMPRIMERIE LE BAYON-ROGER & HENRIO
13, Place Alsace-Lorraine

1933

L'auteur est heureux de remercier ici M. Le Normand, Directeur de l'Office des Houillères Sinistrées, et M. Pelletier, Secrétaire Général du Syndicat Central des Négociants Importateurs de Charbon en France, et leurs collaborateurs, des conseils et éclaircissements qu'ils lui ont si aimablement donnés, et de leur témoigner ses sentiments reconnaissants et respectueux.

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

LE CHARBON

Elément de Réparations et de Négociations

dans le

TRAITE DE VERSAILLES

et les

Accords qui l'ont suivi

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 14 Mars 1933, à 14 heures

par

Monsieur Henri MARCESCHE

MEMBRES DU JURY :

Président : M. LESCURE

Suffragants... M. BASDEVANT
M. ALLIX

— LORIENT —

IMPRIMERIE LE BAYON-ROGER & HENRIO

13, Place Alsace-Lorraine

—

1933

ABRÉVIATIONS

B. N. C.	Bureau National des Charbons.
C. D. R.	Commission des Réparations.
C. G. N. R.	Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin.
K. S.	Kohlen Syndikat.
M. I. C. U. M.	Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines.
O. H. S.	Office des Houillères Sinistrées.
O. N. N.	Office National de la Navigation.
S. I. C. A. P.	Société pour l'Importation des Charbons et autres Produits de Prestations.
m. o.	mark-or.
R. m.	Reich-mark.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INTRODUCTION

Dans son ouvrage « La grosse industrie allemande et le charbon » (1), M. Baumont, rapporte qu'Einstein conseille de « penser en charbon », soulignant ainsi l'importance capitale, quasi-absolue, que ce théoricien de la relativité confère au précieux combustible. « La sagesse et la science en politique, disait-il encore, doivent provenir du charbon ». Principe aussi juste pour l'Angleterre ou l'Allemagne, dont les richesses minières constituent une ressource essentielle, et qui doivent modeler leur politique économique sur les nécessités de l'industrie charbonnière, que pour les pays qui, tel le nôtre, pratiquent l'importation, et dont l'activité dépend ainsi de l'étranger.

L'étude du rôle du charbon dans le Traité de Versailles et pendant les années postérieures aura l'intérêt de montrer l'antagonisme de ces deux politiques, politique du pays producteur, politique du pays consommateur, et de quelles manières il s'est manifesté.

Ce n'est pas que la France soit uniquement consommatrice. Elle produit, elle-même, une quantité très appréciable de charbon. Il en résulte une absence de politique charbonnière définie, due à la contrariété d'intérêts entre les mines et les importateurs.

---

(1) Baumont « La grosse industrie allemande et le charbon ». — Editeur : Gaston Doin et Cie, 1928.

La politique charbonnière de l'Allemagne n'a pas été seulement, au cours de la période envisagée (novembre 1918, mars 1931) celle d'un producteur, elle a été aussi celle d'un débiteur, d'un vaincu, qui cherche à se soustraire à ses obligations. Ces deux objectifs vont, parallèlement, influencer les négociations et les faits, et ajouter encore à la complexité de cette question des « Charbons de Réparations ».

Au début, cependant, tout paraissait clair. Le Traité de Versailles avait prévu et réglé les livraisons de charbon que devaient nous faire les Allemands ; il en déterminait les quantités, prix et modalités. L'Annexe V à la Partie VIII avait été établie en considération de la capacité de paiement de l'Allemagne, des besoins de la France, de l'Italie et de la Belgique, et il semblait que l'exécution du Traité ne dût pas rencontrer d'obstacles.

En 1913, la consommation du charbon en France, s'était élevée à 62.800.000 tonnes, dont 39.000.000 de charbon français, et 23.800.000 de charbons importés. (1)

Sur ces 39.000.000 tonnes, 27.400.000, soit les deux tiers de la production française, nous étaient fournis par les mines du Nord et du Pas-de-Calais. Cette indication est essentielle, car la destruction de ces mines par les Allemands pendant la guerre, constituera un chef capital de réparations.

Les autres sources de notre approvisionnement étaient principalement l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique. Nous étions tributaires de ces pays pour :

1913	Angleterre	11.418.000	tonnes
—	Allemagne	6.845.000	tonnes
—	Belgique	4.987.000	tonnes

La place tenue par le charbon allemand dans notre ravitaillement était loin d'être négligeable, surtout si au lieu de

(1) En réalité la production française s'était élevée à 40.800.000 tonnes. Mais 1.800.000 tonnes avaient été réexportées dans les pays limitrophes.

considérer la situation indiquée par ces chiffres, on envisage le développement croissant de nos relations charbonnières avec l'Allemagne. La progression se marque par les chiffres suivants :

importation	: 1900	3.600.000	tonnes
	: 1913	6.845.000	tonnes

Sur ce chiffre de 6.845.000 tonnes en 1913, 5.000.000 tonnes provenaient du bassin de la Ruhr, dont la moitié entrait en France par fer, l'autre par eau.

Le courant des importations par fer était alimenté presque exclusivement par le coke destiné aux hauts fourneaux de Meurthe-et-Moselle, soit environ 2.400.000 tonnes ; 100.000 tonnes en outre, passaient par quantités isolées la frontière à Jeumont pour se disperser à l'intérieur.

Le reste, soit 2.500.000 tonnes, utilisait le Rhin pour s'acheminer vers la France et empruntait trois voies d'accès principales :

1) Expédition Rhin-amont, transbordement et réexpédition de Strasbourg ;

2) Expédition Rhin-aval, sur Rotterdam, Anvers, Gand ; accès en France par canaux et par mer ;

3) Expédition Rhin-aval, accès en France par les canaux belges et français.

Les zones de consommation étaient par conséquent l'est de la France et les ports français.

Le bassin de la Ruhr était devenu en 1913 notre principal fournisseur de charbons allemands.

Au cours du XIXe siècle, l'Allemagne a pris conscience d'elle-même ; son unité politique réalisée, elle a tendu à prendre rang parmi les grands Etats industriels. Son effort a été constant, méthodique, et à la fin du siècle, son but était atteint.

Le progrès rapide de son activité générale se marque par celui plus considérable encore de son industrie charbonnière. Jusqu'en 1893, les exportations allemandes oscillaient entre 8 et 10 millions de tonnes ; la production avait été, cette année là, de 74 millions de tonnes, dont 39 millions dues aux mines du

bassin de la Ruhr, soit plus de 54 %. A cette date le Kohlen Syndikat paraît dans la Ruhr, et à partir de 1894 la production de la Ruhr, et partant, ses exportations, prennent une extension considérable, entraînant dans leur mouvement, les autres bassins houillers allemands. Le tableau ci-après est significatif.

Années	Productions Totales (1)	Ruhr (1)	Exportations (1)	Exportations en France (1)
Moyenne de la période décennale. 1886-95	73.952	38.949	10.000	1.316 (1890)
1903	126.820	65.597	21.555	2.579
1913	209.493	144.536	45.478	6.845

(1) En milliers de tonnes.

Le Kohlen Syndikat est un organisme né de la crise de surproduction de 1891, qui avait particulièrement sévi dans le bassin de la Ruhr. Les exploitants de la région entreprirent de faire une entente, et créérent le Syndicat Charbonnier Rhénan-Westphalien ou Kohlen Syndikat. Le Kohlen Syndikat avait une autorité prépondérante dans le bassin de la Ruhr (1) ; il déterminait les qualités et les quantités à produire, fixait les prix, assurait l'écoulement des stocks.

Nous verrons qu'à la suite de l'occupation de la Ruhr en 1923, sa puissance s'ébranla au point qu'il faillit disparaître. Il s'était transformé en une simple « Association pour la répartition et la vente du charbon de la Ruhr », et était dénoncé pour le premier octobre 1924. Mais une ordonnance du Gouvernement, contraignant les dissidents à se soumettre, lui rendit sa vitalité.

(1) Le Kohlen Syndikat était lui-même rattaché au Kohlenreichrat, organisme supérieur qui groupait les syndicats de producteurs de tous les bassins houillers allemands.

Le développement très rapide des exportations allemandes à la recherche des marchés nouveaux, du marché français en particulier, pour la conquête duquel les exploitations de la Ruhr étaient sérieusement favorisées, en raison de leur proximité de nos frontières, devenait menaçant pour le Royaume-Uni. Tandis que de 1907 à 1913, les exportations anglaises passaient de 85.188.000 tonnes, à 98.345.000, soit un accroissement de 16,6 %, les exportations allemandes s'augmentaient de 73,7 %, passant de 26.282.000 à 45.667.000 tonnes.

L'Allemagne en effet avait des avantages considérables pour mener la lutte charbonnière qu'on pouvait entrevoir déjà entre l'Angleterre et elle. Une volonté d'hégémonie renforcée par un esprit de discipline et de méthode, une organisation hiérarchisée et souple, un outillage moderne, et au point de vue de l'extraction, son plus riche bassin, celui de la Ruhr, heureusement disposé dans un terrain facile avec des veines parfois à fleur de sol et des réserves évaluées à des chiffres astronomiques.

Seul le transport aux ports de mer constituait un obstacle que l'abondance des « Kahnes » ou péniches du Rhin, et l'aménagement de canaux, ne parvenaient pas à niveler. Dans les « Observations sur l'Industrie du Charbon » qu'elle présenta à la Conférence Economique Internationale de Genève en 1927, la « Mining Association of Great Britain », établissait ainsi la moyenne des frais de transport par tonne du centre houiller au lieu d'exportation.

		Distances en milles	Moyenne des frais de transport
Routes	Ruhr-Rotterdam	140	2 s. 10 d.
	Mine anglaise à port	25	1 s. 11 d.

Surmontant ce handicap, l'Allemagne par une politique de dumping que les Gouvernements avaient cessé de combattre depuis 1895, à la suite de la reprise générale de l'activité, trouvait

moyen de lutter sur des marchés acquis depuis longtemps à l'Angleterre. En 1913, des briquettes allemandes se vendaient 19 francs à Bordeaux, alors que le prix moyen de la région était de 25 francs.

Autre exemple plus alarmant encore, les mines françaises étaient, dans la même année 1913, concurrencées par les charbons allemands dans leurs centres même d'exploitation.

A leur grand émoi, elles avaient vu des quantités importantes de charbon de la Ruhr pénétrer dans la région du Nord et du Pas-de-Calais.

*
**

Ce qui précède laisse entrevoir qu'au cours de cette étude, nous verrons la France aux prises avec un débiteur qui usera de tous les procédés et de toutes les procédures pour ne pas s'exécuter, et en butte à la politique inquiète d'un allié soucieux de ne pas perdre un débouché.

PREMIERE PARTIE

LES SOLUTIONS
du
TRAITE DE VERSAILLES

CHAPITRE PREMIER

LE TRAITE DE PAIX

Nov. 1918-Janv. 1920. — (1). — *Au lendemain de l'Armistice, l'approvisionnement de la France en combustibles minéraux continua d'être assuré par un organisme institué par la loi du 22 avril 1916, dont les dispositions furent prorogées par la loi du 14 novembre 1919, et dénommé* « Bureau National des Charbons ».

Le déficit de la production des combustibles minéraux dû à la destruction systématique des mines du Nord et du Pas-de-Calais, au manque de main d'œuvre résultant du départ des prisonniers de guerre, à la crise des transports par fer et par canaux, avait rendu impossible le retour à la liberté du commerce des charbons.

Le Bureau National des Charbons dut en négociant avec l'Angleterre et la Belgique s'efforcer d'obtenir le maximum de quantités que ces pays pouvaient mettre à la disposition de la France, en attendant les livraisons de charbons qui devaient être demandées à l'Allemagne au titre des Réparations et l'organisation de l'exploitation des mines de la Sarre, Tout n'était pas d'assurer l'approvisionnement de la France, il fallait encore pourvoir comme pendant la guerre, à la répartition des combustibles, les quantités dont nous disposions étant insuffisantes pour satisfaire à la consommation française. Le Bureau National des Charbons s'entoura, pour l'acomplissement de sa tâche, de divers organismes (Chambre de compensation des frets pour le transport maritime des charbons; Offices Départementaux pour la répartition des charbons destinés aux foyers domestiques et à la petite industrie; Groupements des consommateurs pour la répartition des charbons destinés à la grande industrie).

Nous ne pouvons, dans cet ouvrage, exposer, même succintement, l'œuvre accomplie par le Bureau National des Charbons, ni le fonctionnement de l'organisation que ce dernier a réalisée. On consultera utilement à ce sujet les ouvrages de MM. Olivier « La politique du charbon

---

(1) *Note de l'Auteur.* — L'étude que nous abordons des fournitures de charbons par l'Allemagne à la France de 1918 à 1930 ne pourrait être utilement suivie, si le lecteur n'était éclairé sur l'approvisionnement de la France pendant que se déroulent les faits et évènements ici relatés. Nous avons donc estimé nécessaire de placer en tête de chacun des chapitres une note précisant les besoins de la France et leur satisfaction en ce qui concerne tant les quantités que les prix, pendant chacune des périodes envisagées.

1914-1921 », *et de M. G. Sardier* « Le ravitaillement en charbon pendant la guerre ».

Nous nous bornerons donc à reproduire les chiffres ci-dessous, extraits de la Statistique de l'Industrie Minérale et des Appareils à Vapeur, publiés par le Ministère des Travaux Publics, qui font ressortir la situation charbonnière de la France au point de vue quantitatif courant 1919.

		Houille	Coke	Agglomérés
Production des mines françaises.		22.441.000	1.667.000	2.839.000
Diminution du stock		358.000	—	—
Importations	directes.	19.108.000	1.822.000	1.171.000
	Provision de bord des navires français.	677.000	—	22.000
	Ensemble.	42.584.000	3.489.000	4.032.000
A déduire :	Exportations . . .	458.000	52.000	12.000
	quantités de houille transformée :			
	a) en coke. . . .	2.138.000	—	—
	b) en agglomérés.	2.620.000	—	—
	Ensemble	5.316.000	52.000	12.000
Quantité aborbée par la consommation		37.268.000	3.437.000	4.020.000

En transformant en houille le coke et les agglomérés, la consommation française totale a atteint pour cette année 45.500.000 tonnes, soit une moyenne mensuelle de 3.791.000 tonnes.

Le chiffre de 22. 441.000 tonnes représentant la production des mines françaises courant 1919, comprend 2.500.000 tonnes produites par les mines de la Moselle et 19.900.000 tonnes produites par les mines françaises d'avant-guerre. Rappelons que ces dernières avaient produit en 1913 40.844.000 tonnes.

Le total des importations directes sus-mentionnées se répartit de la façon suivante entre les pays fournisseurs :

	Houille	Coke	Agglomérés
Angleterre.	14.314.000	618.000	715.000
Allemagne	1.998.000	1.145.000	186.000
Belgique.	1.704.000	47.000	266.000
Divers.	1.092.000	12.000	4.000
Total.	19.108.000	1.822.000	1.171.000
Importations totales en 1913. .	18.711.000	3.070.000	1.086.000

Au lendemain des hostilités, le bilan charbonnier de la guerre nous montrait une situation critique. Nous avions avec des moyens très diminués et une caisse vide à faire face à des besoins immenses.

Notre industrie d'avant-guerre, celle née de la guerre qui subsistait en partie, et les industries nouvelles qui surgissaient partout et dans tous les domaines, pour répondre à la consommation considérable et procéder au relèvement des régions envahies, toutes réclamaient du combustible. De plus, nous entrions dans l'hiver.

Pour satisfaire à cette demande, nous n'avions que des disponibilités insignifiantes, pas de stocks, peu de production, un trafic désordonné.

Le plus grave était l'état de nos mines du Nord et du Pas-de-Calais. Bien qu'au cours des hostilités, on eût mis sur pied toute une organisation pour réparer dès qu'elles cesseraient, le dommage causé à nos exploitations, on ne pouvait d'après les premières constatations espérer combler avant plusieurs années le déficit de production, qui résultait de la guerre.

Personne, en effet ne pouvait s'attendre à une destruction si méthodique et si complète.

La main-d'œuvre occupée à la reconstitution occasionnait un nouveau manque à produire que le départ des 20.000 prisonniers de guerre employés dans les divers bassins houillers aggravait sensiblement. Bref, on calcula qu'avant dix ans nous n'atteindrions pas l'extraction d'avant-guerre.

Si nous nous tournions vers nos fournisseurs habituels, l'Angleterre, la Belgique, l'avenir n'était guère plus engageant. L'Angleterre ne pouvait mettre à notre disposition que des quantités limitées, et encore fallait-il pouvoir les transporter. Notre flotte charbonnière avait subi du fait de la guerre sous-marine un grave préjudice. Les Allemands nous avaient coulé 153 navires représentant plus de 200.000 tonneaux. L'ensemble de la flotte charbonnière européenne avait perdu 720 bâtiments, totalisant 1.385.065 tonneaux de jauge.

D'un autre côté, les charbons que la Belgique libérée était susceptible de nous fournir et qui nous eussent été d'un inappréciable appoint, étaient pour nous, en fait, d'un secours difficile. Nous ne pouvions, en effet, étant donné le lamentable état de nos canaux et de nos voies ferrées, les transporter à leurs points de consommation.

Quant à l'Allemagne, nous ne pouvions rien en exiger.

Par une inconcevable lacune, les Conventions d'Armistice ne comportaient pas de livraisons de combustibles, et pourtant à l'époque où elles furent signées, la destruction systématique de nos mines était connue, connus aussi nos besoins et notre pénurie. Naturellement l'Allemagne tira profit de cette omission et s'abstint de rien livrer, arguant, pour éluder les demandes qui lui étaient faites, de sa propre situation: à son industrie saignée à blanc, était nécessaire tout le combustible dont elle pouvait disposer ; il lui fallait immédiatement se remettre au travail pour s'acquitter des obligations qui lui incomberaient du chef du Traité de Paix, et surtout sa production était notoirement insuffisante. La guerre avait fait des trous dans ses effectifs miniers; une bonne partie de sa main-d'œuvre, 60.000 prisonniers civils et militaires, lui était enlevée.

Pourtant l'Allemagne dut accepter six semaines après l'armistice de faire immédiatement quelques livraisons de coke à l'Alsace-Lorraine. Les relations économiques n'étaient pas rompues entre cette province, encore juridiquement allemande puisque le Traité de Paix n'était pas signé, et l'Allemagne. Le programme d'échange fut sanctionné par le protocole de Luxembourg, le 25 décembre 1918. (Voir annexe I, page 189).

Le protocole de Luxembourg trouve son origine dans le paragraphe 6 des Conventions d'Armistice relatif à l'évacuation des ex-territoires allemands occupés, et qui contenait une disposition aux termes de laquelle « l'Allemagne ne prendrait aucune « mesure qui puisse se traduire par un ralentissement de l'acti- « vité industrielle, ou par une réduction du personnel employé « dans les exploitations ».

Mais pour faire jouer cette disposition qui permettait de sauvegarder la vie de ces régions, aucun accord n'avait abouti, et le 23 décembre 1918, une conférence se tint à Luxembourg, à laquelle prirent part des délégués français, allemands, américains, anglais et belges.

Cette conférence se clôtura par la remise aux Allemands d'un protocole élaboré par la délégation française. D'après ce protocole, le Gouvernement allemand devait livrer à l'Alsace-Lorraine, à la Sarre, au Luxembourg, aux pays du Rhin et aux régions occupées de la rive droite, du charbon et du coke en quantité égales à celles livrées à ces mêmes pays pendant le troisième trimestre de 1918, au prix courant de ce trimestre. Les envois devaient être facturés par le Gouvernement allemand au Comptoir de la Chambre de Commerce d'Alsace-Lorraine, lequel était chargé de la répartition. La délégation allemande refusa d'abord de signer ce protocole à ces conditions. Elle demandait que le paiement fut effectué en espèces comme de coutume, et non par écritures, et qu'en retour de ces livraisons, les régions qui continueraient d'en bénéficier échangeassent avec l'Allemagne non occupée, des minerais de fer ou minettes.

Au fond, cette dernière exigence était légitime, et en principe, la France fit sienne sur ce point la thèse allemande; puisque nous tirions argument de l'impossibilité qu'il y avait à arrêter brutalement toute relation économique entre les pays qui allaient nous faire retour et l'Allemagne pour demander à celle-ci de livrer des combustibles à l'Alsace-Lorraine, il était équitable de ne pas interrompre complètement le courant des livraisons qui se faisaient en sens contraire.

Quant au prix, — et c'est la première source de difficulté que nous rencontrons, — les Allemands firent observer que ceux du troisième trimestre 1918 étaient difficilement applicables aux livraisons à faire à partir de décembre, car précisément pendant ce troisième trimestre les prix allemands avaient considérablement monté, et qu'il y avait lieu de croire qu'ils iraient en augmentant. Ils proposèrent une solution consistant à fixer le prix

de vente d'après le prix intérieur allemand au moment de la livraison. En raison même de la hausse probable des prix intérieurs, la proposition était inacceptable. La Conférence ne trancha pas la question. On convint simplement que le prix du charbon et du coke serait sujet à révision pour que compte fut tenu de l'augmentation des prix; qu'une commission ultérieure statuerait sur ce point, et déterminerait le montant total du paiement à effectuer. On promit aux allemands d'appuyer favorablement leur demande de minettes auprès du Haut Commandement Allié, mais à ce sujet il fut bien spécifié qu'il n'y aurait de livraisons possibles que si les besoins français et luxembourgeois étaient satisfaits.

Les livraisons de coke et de charbon commencèrent et se poursuivirent pendant les premiers mois de 1919. La question des prix, prix du charbon et prix des minettes qui avait été laissée en suspens à Luxembourg, ainsi que celle des modalités de payement n'étaient pas définitivement réglées, en dépit des négociations que M. Le Normand et le Contrôleur Général Gaillard avait menées à Berlin, en janvier, février et mars 1919. Aucun minerai de fer n'avait été livré a l'Allemagne en retour de son charbon. Aussi, au mois d'avril 1919, le Gouvernement allemand fit-il savoir aux Alliés que dans ces conditions il suspendait ses livraisons.

Pendant ce temps, l'élaboration du Traité de Paix se poursuivait et bientôt, en mai, la délégation allemande arriva à Versailles. Immédiatement, il lui fut proposé de régler la question du charbon pour l'Alsace-Lorraine. Une commission alliée fut désignée pour négocier. Mais la question des prix ne fut pas tranchée par cette conférence. Le « *Modus Vivendi* du 7 mai 1919 », qui sanctionna ses travaux confirmait simplement le protocole de Luxembourg. Le seul élément nouveau était que le Gouvernement français s'engageait plus fermement à retourner du minerai de fer dans les wagons qui avaient apporté le charbon et le coke, au taux d'échange précédemment stipulé, soit 1 1/4 tonne de minette pour une tonne de coke. Mais la question des

prix, des quantités, du mode de payement restait à régler. L'art. IV stipula qu'un comité ultérieur statuerait sur ces point. (Voir Annexe II, page 191).

A partir de ce moment quelques échanges se firent. La France ne put pas livrer tout de suite son minerai, mais les Allemands acceptèrent un retard. Les livraisons furent complétées peu après, et en fin de compte personne ne se plaignit en ce qui concerne les quantités.

Il n'en alla pas de même des prix. Le comité prévu par le *Modus Vivendi* du 7 mai se réunit le 13 du même mois. La question ne reçut qu'une solution partielle. Il fut convenu avec l'assentiment du Conseil Economique Suprême, que la valeur des charbons et cokes livrés jusqu'au premier juin, serait portée en compte au crédit de l'Allemagne ; les charbons et les cokes livrés wagon-frontière seraient facturés respectivement à 35 et 45 francs; les minettes seraient comptées à l'Allemagne, suivant qu'elles viendraient de Briey ou de Lorraine à 23 fr. 50 ou à 18 frs. Le soin de fixer les prix pour les échéances postérieures au 1er juin 1919, serait confié à un arbitre. La sentence arbitrale sera rendue le 1er mars 1922 par M. J.-A. Logan. Mais cet abitrage laissa subsister un litige relatif au mode de règlement. La question a cessé d'ailleurs de présenter de l'intérêt depuis la mise en vigueur du plan Dawes.

⁂

Quelque difficiles qu'aient été ces tractations, elles ont permis cependant aux pays redevenus français d'alimenter au moins partiellement leur industrie jusqu'à la mise en application du Traité de Versailles.

La crise charbonnière se faisait durement sentir à cette époque (fin 1918-1919), dans le reste du pays, en dépit de la réglementation et de l'organisation nées de la guerre, et maintenues après l'armistice. Lorsque s'ouvrit, en mai 1919, la Conférence de la Paix, les importations anglaises n'avaient pas remonté, et les

anglais nous vendaient leur charbon très cher; les charbons belges ne nous arrivaient qu'en petites quantités, et de plus les mineurs de la Sarre étaient en grève.

⁂

Le problème des Réparations avait été abordé dès février 1919. Mais si les Gouvernements alliés étaient d'accord sur la nécessité et l'équité des réparations, ils ne les envisagaient pas tous de la même manière. En France, l'état d'esprit à ce point de vue tenait la formule si souvent exprimée au Parlement : « L'Allemagne paiera ». Tout les dommages causés par la guerre lui étant en définitive imputables, il paraissait juste qu'elle les indemnisât tous, quelle que fût leur étendue. La thèse française sera donc que la dette allemande s'étend au prix total de la guerre. A cette thèse française, s'opposera la thèse américaine, que les réparations doivent être limitées à la capacité de paiement de l'Allemagne.

D'où désaccord sur l'étendue de la dette allemande, désaccord sur sa fixation; on convint que pour donner lieu à réparation, les dommages devaient être matériels, certains, et être une conséquence directe de faits de guerre. La destruction de nos mines du Nord et du Pas-de-Calais revêtait indiscutablement ces trois caractères.

Le 24 mars, les Américains soumettaient au Conseil Suprême un projet de Traité de Paix qui était plutôt un énoncé de principes qu'autre chose, sans un chiffre, sans une précision, quelques directives dont devaient s'inspirer les négociateurs européens pour rectifier les véritables projets qu'ils étaient en train d'élaborer, et dont eux, Américains, s'instituaient en somme les juges (puisqu'ils avaient gagné la guerre).

Quatre jours après, le 28 mars, M. L. Klotz présentait à son tour pour le Gouvernement français un projet plus substantiel; le déficit des mines françaises y était largement compensé.

Voici la partie qui concerne les livraisons de charbon :

Annexe VIII. — MOYENS DE PAIEMENT

Chapitre II. — PROVISION

« A titre de provision, l'Allemagne mettra à la disposition « des Gouvernements Alliés et Associés à concurrence de la « valeur de 4 milliards de $ or des Etats-Unis, dans le délai de « trois mois après la signature de la présente convention et de « 2 milliards de $ or au cours de l'année qui suivra.

« *a)* . . . . . .

« *b)* les quantités ci-dessous fixées de

« . . . . . .

« houille : 80.000.000 tonnes ». (1).

Monsieur L. Klotz voyait grand. Dans son projet il n'était pas question d'ailleurs des prix auxquels seraient comptés ces charbons. Les prix cependant, plus encore que les quantités, devaient donner lieu à des difficultés.

A la Conférence de la Paix, la Commission des Réparations fut finalement impuissante à réduire ces divergences et à réaliser l'accord ; le Conseil des Quatre dut nommer une sous-commission chargée d'évaluer la capacité de payement de l'Allemagne.Cette mission fut confiée à MM. Norman Davis, Loucheur et E. S. Montagu. La sous-commission, dite « de la capacité de payement » n'arriva pas aisément à la rédaction définitive de l'Annexe V à la Partie VIII, celle qui concerne les charbons. Les différentes politiques signalées dans l'introduction, particulièrement les politiques française et anglaise, s'affrontèrent.

Le premier point, celui des quantités à demander à l'Allemagne, fut résolu d'une manière relativement facile. On convint qu'il y aurait deux chefs de livraisons de charbons alle-

(1) Nous disons bien quatre vingt millions de tonnes.

mands, une obligation au titre général des Réparations qui serait représentée par le tonnage normal de charbons allemands consommés avant guerre dans la France nouvelle (Alsace-Lorraine comprise), soit 7.000.000 tonnes, nous appellerons ces charbons des « charbons de prestation », et une obligation au titre particulier de réparations envers les houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, pour compenser le déficit de production résultant de leur destruction. Ces charbons furent dénommés « charbons indemnitaires », et leur quantum fut déterminé également d'après la production d'avant-guerre. La France aurait peut-être eu intérêt a ce que, pour fixer ces chiffres, on ne se basât pas sur ceux de 1913, car normalement en 1919, les importations allemandes en France ayant progressé à la même allure que dans les années d'avant-guerre se fussent certainement trouvées plus élevées qu'en 1913. Il en est de même de l'extraction des mines françaises qui croissait régulièrement chaque année. On s'en tint cependant aux chiffres de 1913, quoique la guerre n'eut pas enrayé la marche progressive des besoins de combustible, probablement parce que l'Angleterre manifestait son souci de ne pas voir trop de charbons non anglais s'acheminer vers nos foyers. Peut-être aussi le souvenir de la concurrence allemande dans leurs propres centres d'exploitation hantait-il les mines françaises. Cette observation n'a d'ailleurs qu'un intérêt tout-à-fait théorique puisque, comme nous le verrons, les livraisons de charbons sont toujours restées en dessous des stipulations du Traité.

Les quantités à fournir du second chef de réparations furent limitées à 20 millions tonnes pendant les cinq premières années d'application du Traité et à 8 millions pendant les cinq années suivantes; on ne savait pas encore en mai 1919 quel serait le manque réel de la production. Ces plafonds furent d'ailleurs suffisamment hauts puisque dès le début de l'application du Traité le déficit s'atténua, les mines françaises s'étant immédiatement employées aux restaurations nécessaires. Ces chiffres furent

cependant très critiqués : en septembre 1919, M. Louis Dubois, qui fut chargé par la Commission Parlementaire de la Chambre de l'examen des clauses économiques et financières du Traité de Paix, s'exprimait ainsi : « Les 20 millions de tonnes pendant « cinq ans suivis de 8 millions de tonnes pendant cinq autres « années, sont-ils suffisants pour compenser la non-production « ou la diminution de la production des mines sinistrées ? « Non ! à beaucoup près ».

Le deuxième point, au dire même de M. Loucheur, fut plus laborieux. Avant la guerre, la France avait souffert de l'invasion économique et pacifique de l'Allemagne, parce que dans ce pays le charbon était moins cher. D'un autre côté, — et ceci explique en partie les progrès que les importateurs allemands faisaient au détriment du charbon anglais, — l'Angleterre pour favoriser son industrie pratiquait un prix d'exportation plus élevé que son prix intérieur. Aussi pour ces deux raisons, notre industrie se trouvait handicapée vis-à-vis des Allemands et des Anglais. M. Loucheur mit son effort à obtenir que le charbon allemand fût compté à la France au prix allemand ; mais pour se garantir contre une politique qui aurait consisté à grossir ces prix, il limita la hausse possible au prix du charbon anglais. Sa diplomatie parut avoir triomphé, puisque en fin de compte ce sont ces dispositions qui figurent au Traité. Mais leur complexité trop habile devait être la source de contestations et de négociations sans fin.

En effet, on avait envisagé les deux modes d'importation du charbon allemand, la voie de terre (fer et eau) et la voie de mer. Quand la livraison serait faite par voie de terre, le prix devait être basé sur le prix payé par le consommateur allemand en Allemagne, donc le prix intérieur, plus le transport jusqu'à la frontière, étant entendu que ce prix intérieur ne pourrait être plus élevé que le prix intérieur anglais. Lorsque le charbon emprunterait la voie de mer, le prix serait le prix fob allemand dans les ports allemands, étant entendu que ce prix fob ne pourrait dépasser le prix fob anglais dans les ports anglais. Au cas ou

les prix allemands intérieurs ou fob seraient plus élevés que les prix anglais, ce serait à ces derniers prix que le compte de l'Allemagne serait crédité.

La logique du système semble inébranlable. Seulement, on n'avait oublié qu'une chose, c'est que les charbons allemands s'exportent naturellement par Rotterdam, Anvers, Gand et que Rotterdam, Anvers et Gand ne sont pas des ports allemands.

Le principal port allemand par lequel du charbon allemand de la Ruhr était exporté, Emden, ne trafiquait que peu avec la France.

D'ailleurs, même avant la guerre, le prix fob allemand n'existait pas, les Allemands vendaient toujours leur charbon sur le carreau de la mine ou cif ports français.

Allemands et Français chercheront plus tard à faire jouer l'incertitude résultant de cette disposition, chacun à leur profit. Les premiers prétendront que les ports belges et hollandais étant les points naturels d'exportation des charbons de la Ruhr, doivent être considérés comme ports allemands au sens ou l'entendait le Traité, et que l'on doit appliquer le prix fob aux charbons qui y sont chargés. (Les Allemands convaincront facilement les Anglais que leur point de vue est équitable et les rallieront à leur thèse). Les seconds soutiendront au contraire, que Rotterdam, Anvers et Gand sont des points frontière, et qu'en conséquence, c'est au prix intérieur que doivent être facturés les charbons. Bref, M. Loucheur sera amené à préciser en 1921, ce qu'il a voulu dire en 1919.

Cessons d'anticiper sur ce qu'il adviendra de l'œuvre de la Conférence de la Paix, et observons que le 7 mai 1919, les Alliés remettaient à la délégation allemande le texte de leurs conditions de paix lui accordant un délai de 15 jours pour présenter ses observations écrites. Voici l'article 236 et l'Annexe V à la partie VIII qui nous concernent.

Art. 236. — « L'Allemagne accepte que ses ressources économiques soient affectées aux réparations comme il est spécifié « aux annexes... V... relatives... au charbon... étant entendu que la « valeur en sera portée au crédit de l'Allemagne ».

ANNEXE V

§ 1er. — « L'Allemagne s'engage à livrer sur leurs demandes « respectives aux Puissances signataires du présent traité, les « quantités de charbons et dérivés ci-dessous mentionnées ».

§ 2e. — « L'Allemagne livrera à la France 7 millions de « tonnes de charbon par an, pendant dix ans. En outre, l'Allemagne livrera chaque année à la France une quantité de charbon « égale à la différence entre la production annuelle avant-guerre « des mines du Nord et du Pas-de-Calais détruites du fait de la « guerre et la production du bassin couvert par ces mines pendant l'année envisagée. Cette dernière fourniture sera effectuée « pendant dix ans, et ne dépassera pas 20 millions de tonnes pendant les cinq premières années et 8 millions de tonnes par an « pendant les cinq années suivantes. Il est entendu que toute « diligence sera faite pour la remise en état des mines du Nord « et du Pas-de-Calais ».

§ 6e. — « Les prix à payer pour les livraisons de charbon « effectuées en vertu des dites options seront les suivantes :

a) « *Fourniture par voie de fer ou par eau.* Le prix sera « le prix allemand sur le carreau de la mine payé par les ressortissants allemands, plus le fret jusqu'aux frontières française, « belge, italienne, luxembourgeoise, étant entendu que le prix « sur le carreau de la mine n'excédera pas le prix sur le carreau « de la mine du charbon anglais pour l'exportation ».

« Les tarifs de transport par voie de fer ou par eau ne « dépasseront pas les tarifs les plus bas appliqués aux transports de même nature en Allemagne ».

b) « *Fourniture par voie de mer.* Le prix sera soit le prix « d'exportation allemand fob dans les ports allemands, soit le

« prix d'exportation anglais fob dans les ports anglais et dans « tous les cas le plus bas des deux ».

Les paragraphes 3, 4, 5 fixaient les quantités que l'Allemagne devait livrer à la Belgique, à l'Italie et au Luxembourg.

Le § 7 réservait aux puissances créancières le droit de demander du coke à la place de charbon, à raison de 3 tonnes de coke pour 4 tonnes de houille.

Enfin le § 10 qui déterminait le mécanisme des livraisons, le rôle et les pouvoirs de la C. D. R. et contenait quelques dispositions transitoires, est ainsi conçu :

§ 10. — « Les options de la présente annexe seront exercées « par l'intermédiaire de la Commission des Réparations. Celle-ci « aura pouvoir pour l'exécution des dispositions ci-dessus de « statuer sur les questions relatives à la procédure, aux qualités « et quantités des fournitures, à la quantité de coke à fournir « en remplacement du charbon, aux délais et modes de livraisons « et de paiement. Les demandes accompagnées de spécifications « utiles devront être notifiées à l'Allemagne 120 jours avant la « date fixée pour le commencement de l'exécution en ce qui « concerne les livraisons à faire à partir du 1er janvier 1920 et « 30 jours avant cette date pour les livraisons à faire entre la « date de la mise en vigueur du présent traité et le 1er janvier. « En attendant que l'Allemagne ait reçu les demandes prévues « au présent §, les stipulations du Protocole du 25 décembre « 1918 restent en vigueur ».

« Les demandes relatives aux substitutions prévues par le « § 7, seront notifiées au Gouvernement allemand avec un délai « préalable jugé suffisant par la Commission des Réparations. « Si la Commission des Réparations juge que la satisfaction « complète des demandes est de nature à peser d'une façon « excessive sur les besoins industriels allemands, elle pourra les « différer ou les annuler et aussi fixer tous ordres de priorité.

« Mais le charbon à fournir en remplacement du charbon

« des mines détruites sera fourni par priorité sur toutes livrai-
« sons ». (1).

Les Allemands n'attendirent pas les 15 jours prévus par les Alliés pour protester. Le 13 mai, le comte de Brockdorff-Rantzau adressait à M. Clémenceau le rapport d'une commission économique chargée d'examiner l'effet des conditions de paix sur la population allemande...« D'abord l'importation de certaines ma-
« tieres brutes par l'industrie allemande des engrais, y était-il
« dit, serait entravée, puis cette industrie et d'autres souffri-
« raient du manque de charbon, car le Traité de Paix prévoit
« que nous perdrons presque le 1/3 de notre production en char-
« bon. (Le rapport fait allusion aux clauses du Traité relatives
« à la Sarre et à la Haute-Silésie), et d'énormes livraisons de
« charbon nous sont imposées pendant les dix premières années ».

« Après une telle limitation de sa propre production, après
« cet affaiblissement économique résultant de la perte de son
« charbon, de sa flotte de commerce, l'Allemagne ne serait pas
« en état, à bref délai, d'assurer du travail et du pain aux mil-
« lions de personnes vivant des importations et du commerce ».

Le 17 mai, nouvelle lettre, nouvelles protestations : « La
« délégation allemande reconnaît que la France doit être indem-
« nisée pour les destructions. Elle concède également qu'une
« indemnité en or seulement ne répond pas à la situation écono-
« mique de la France ».

« La délégation allemande est prête à entamer immédiate-
« ment avec les Gouvernements Alliés et Associés des pourpar-
« lers sur la question de savoir comment le déficit de la produc-
« tion de charbon dans les territoires occupés autrefois par
« l'Allemagne pourra être comblé en attendant la remise en état
« des mines détruites à laquelle l'Allemagne s'est engagée. La
« délégation proposerait de rechercher un compromis équitable

---

(1) Nous indiquons l'état du droit de priorité de la France sur les livraisons de charbon dans des tableaux qui accompagnent les graphiques relatifs aux livraisons elles-mêmes.

« au lieu de l'indemnisation brutale et disproportionnée au « moyen de la cession du bassin houiller de la Sarre et l'expro- « priation de ses mines ».

« La délégation allemande est persuadée qu'il ne serait pas « difficile de trouver au sujet de semblables livraisons de char- « bon un arrangement qui donne satisfaction à toutes les exi- « gences justifiées de la France. Il faudrait seulement tout « d'abord que les experts des deux parties se mettent immédia- « tement en rapport, afin d'étudier les conditions des livrai- « sons sur une base commerciale et dans des négociations ver- « bales ».

Les Allemands cherchaient à converser, estimant que d'une discussion avec les Alliés il devait probablement naître un avantage pour eux. L'entente parfaite cessait en effet de régner entre Français et Anglais, dès que la question charbonnière était agitée. Un esprit hostile au Traité et particulièrement à l'Annexe V se manifestait dans certains milieux anglais influents. Témoin cette lettre que, le 22 mai, le général Smuts adressait à M. Lloyd George : « Je pense, dit-il, que nous devrions être prêts à « tenir compte des critiques allemandes contre notre projet de « réparations, à le modifier afin de le rendre exécutable et de « ne pas porter des atteintes irréparables à l'industrie allemande « pour quelques années à venir. Notre politique doit plutôt com- « mencer à secourir l'industrie et la finance allemandes, pour en « obtenir de lourdes contributions lorsqu'elles seront devenues « productives ».

« En particulier, je pense que les demandes de charbon que « nous présentons à l'Allemagne sont trop grandes et doivent « sérieusement toucher son industrie. Trois commissions distinc- « tes ont pris du charbon à l'Allemagne ; l'une a confisqué le « bassin de la Sarre, l'autre a saisi les gisements de Silésie, et « la troisième a imposé au bassin de Westphalie des livraisons « considérables en faveur de la France, de l'Italie et de la Bel- « gique. Il en résulte un fardeau qui sera probablement trop « lourd pour que l'Allemagne puisse le supporter. Tout cela

« demande à être considéré à nouveau et l'aurait déjà été sans « la précipitation avec laquelle le Traité fut composé sur la base « des rapports des différentes commissions ».

Le général Smuts concluait en faveur d'une revision générale du Traité.

Faut-il voir un rapport entre cet état d'esprit et la décision du Board of Trade (1), de supprimer la limitation des prix du charbon exporté à destination de la France, et de l'Italie, alors que M. Loucheur venait de déclarer à la tribune de la Chambre que pour l'année 1919, il nous manquerait 25 millions de tonnes ?

En tous cas, l'Allemagne crut voir entre la France et l'Angleterre une fissure, et le 29 mai, la délégation allemande envoya ses remarques écrites. En ce qui concerne les Réparations, elles reproduisent les conclusions de la Commission Financière allemande sur les offres que l'Allemagne croit devoir présenter.

4°. — « L'Allemagne est prête à mettre toute sa force écono- « mique au service de la reconstitution. Elle désire collaborer « par son travail à la reconstitution des territoires détruits de « la Belgique et du nord de la France. Pour le déficit de la « production des mines détruites du nord de la France, il sera « fourni jusqu'à 20 millions de tonnes de charbon annuellement, « pendant les cinq premières années et pendant les cinq années « suivantes jusqu'à 8 millions de tonnes de charbon par an. « L'Allemagne facilitera d'autres livraisons de charbon pour la « France, l'Italie, la Belgique et le Luxembourg ».

Il y a évidemment entre les chiffres figurant au Traité et ceux proposés par l'Allemagne une différence considérable, puisque les derniers se réduisent aux seuls charbons indemnitaires prévus. L'espoir allemand est de faire rayer du Traité les 7 millions de tonnes par an dûs à la France, les 8 millions de tonnes dûs à la Belgique, les 8 millions dûs à l'Italie, moyennant

---

(1) Cette décision fut mise en vigueur le 1er juin 1919.

quoi l'Allemagne pourrait s'engager à « faciliter d'autres livraisons ».

L'Allemagne proposa ensuite aux mines du Nord et du Pas-de-Calais des participations dans l'exploitation des mines allemandes selon des modalités et une durée à fixer.

La délégation française n'entendit pas ces doléances et maintint fermement son point de vue. La réponse des Alliés fut celle-ci :

VI. — « La note allemande se plaint tout particulièrement « que l'on prive l'Allemagne de charbon et elle affirme que « l'Allemagne perd presque un tiers de la production des mines « de charbon existantes, mais elle ne fait pas observer qu'un « quart de la consommation d'avant-guerre du charbon allemand « s'effectuait dans les territoires qu'on projette maintenant de « transférer. De plus, elle omet de faire état de la production « de lignite qui se montait annuellement pour l'Allemagne avant « la guerre à 80 millions de tonnes dont aucune partie ne pro- « vient des territoires transférés. Il n'est pas tenu compte non « plus du fait que la production de charbon des régions non « transterées augmentait rapidement avant la guerre ; il n'y a « aucune raison de douter qu'à l'avenir, grâce à une exploitation « convenable, cet accroissement ne se poursuive ».

VII. — « Mais la situation charbonnière ne doit-elle pas « être envisagée d'un autre point de vue plus large ? On ne « saurait oublier qu'au nombre des actes de dévastation injusti- « fiés commis par les armées allemandes au cours de la guerre, « se trouve la presque totale destruction des ressources en char- « bon du nord de la France. Toute une industrie a été anéantie « par calcul et par sauvagerie, et elle demandera des années « pour renaître. Il en est résulté une longue et sérieuse pénurie « de charbon pour l'Europe Occidentale. Equitablement, il n'y « a pas de raison pour que les conséquences de cette pénurie

« soient supportées exclusivement par les nations alliées qui « en ont été les victimes ou pour que l'Allemagne qui, de propos « délibéré, s'est rendue coupable de ce déficit, ne le comble pas « dans la pleine mesure de ses moyens ».

Il ne fut rien changé à la partie VIII, Réparations, du Traité.

CHAPITRE II

DE VERSAILLES A SPA

1er Semestre 1920. — Au cours de cette période, l'approvisionnement et la répartition des combustibles minéraux en France ont continué d'être assurés par le Bureau National des Charbons. Les chiffres ci-dessous, relatifs à la situation charbonnière de notre pays, pendant ce semestre, n'accusent qu'une très légère amélioration par rapport à l'année 1919, puisque la moyenne mensuelle des quantités mises à la disposition des consommateurs français ressort à 4.196.000 tonnes, contre 3.791.000 tonnes.

	Houille	Coke	Agglomérés
Production des mines françaises	9.132.000	333.000	920.000
Importations.	11.650.000	2.031.000	835.000
Ensemble.	20.782.000	2.364.000	1.755.000
A déduire : Exportations . . .	168.000	5.000	18.000
Tonnage mis à la disposition des consommateurs français . . .	20.614.000	2.359.000	1.737.000

soit, en transformant le coke et les agglomérés en houille, 25.058.000 tonnes.

Les importations se décomposent de la façon suivante par pays de provenance :

	Houille	Coke	Agglomérés
Sarre.	2.135.000	33.000	11.000
Angleterre.	6.760.000	468.000	450.000
Belgique.	572.000	65.000	84.000
Etats-Unis.	497.000	2.000	
Allemagne.	1.638.000	1.458.000	266.000
Autres pays	48.000	5.000	4.000
Totaux.	11.650.000	2.031.000	815.000

En plus des difficultés relatives à l'approvisionnement et à la répartition des combustibles, le Bureau National des Charbons dut faire face, depuis la fin de 1919 et pendant le cours de ce semestre, aux inégalités de prix entre les charbons de différentes provenances. A la suite de mesures prises par le Gouvernement anglais (suppression le 1er juin 1919 de la

schedule qui fixait des prix maxima pour les charbons britanniques destinés à l'exportation, de la limitation des taux de frêts à partir du 1er août 1919, des autorisations et licences d'exportation à partir du 1er janvier 1920), les prix fob anglais et les frêts ont subi une rapide et vive ascension. Les charbons amirauté 1re qualité dont le prix fixé par la schedule était de 40 shillings atteignirent en décembre 1919, 110 shillings (230 francs au change de l'époque) et 120 shillings au début de 1920 (290 francs au change de l'époque). Quant aux frêts, les taux pratiqués de Cardiff sur Rouen sont passés de 38 shillings 9, en décembre 1919 (80 frs au change de l'époque), à 70 shillings (168 francs, au change de l'époque) en février 1920.

Le Bureau National des Charbons remédia à la situation défavorisée des consommateurs de charbons britanniques en instituant une compensation générale des prix par l'application de surtaxes sur les charbons français, belges et sarrois et de ristournes sur les charbons anglais et américains.

Le § 10 de l'Annexe V cité dans le chapitre précédent prévoyait que les demandes devraient être faites « à l'Allemagne « 120 jours avant la date fixée pour le commencement de l'exé- « cution en ce qui concerne les livraisons à faire à partir du « 1er janvier 1920 et 30 jours avant cette date pour les livraisons « à faire entre la date de mise en vigueur du Traité et le 1er « janvier ». — Ces dispositions transitoires et forfaitaires avaient été prises dans le but de ne pas faire attendre trop longtemps aux Etats créanciers le combustible auquel ils avaient droit, et parce que l'on espérait que le Traité entrerait sans retard en application.

Il n'en fut pas ainsi. Pour que ces dispositions pussent jouer, il fallait que le Traité de Versailles fût lui-même devenu exécutoire et la Commission des Réparations habile à prendre des décisions. Ceci nécessitait la ratification du Traité par au moins trois grandes puissances. Or, en France, les discussions parlementaires à la Chambre et au Sénat s'annonçaient longues et difficiles (en fait le Traité ne fut ratifié qu'au mois d'octobre et la date de sa mise en vigueur fixée au 10 janvier) et le besoin de cnarbon était immédiat.

M. Loucheur qui avait, à ce moment (juin-juillet 1919), la haute main sur l'organisation de l'approvisionnement en combus-

tibles, connaissant le déficit certain que nous allions subir et appréhendant une hausse du prix du charbon, pensa à se tourner vers l'Allemagne, pour lui demander de commencer ses livraisons, sans attendre la mise en vigueur du Traité de Versailles. Dès le mois de juillet, M. Loucheur entra en pourparlers avec M. de Lersner et obtint l'engagement désiré ; les Allemands allaient nous livrer du charbon. M. Loucheur annonça, et la presse publia, que l'accord de principe était réalisé ; l'Allemagne devait nous livrer mensuellement un million de tonnes : la convention serait signée le 31 juillet ; enfin une société d'études s'était déjà mise au travail pour organiser l'importation de ces charbons en France.

L'accord en question ne fut pas signé le 31 juillet ; les délégués allemands, au moment d'apposer leur paraphe, déclarèrent en effet qu'ils étaient venus pour discuter, mais non pour s'engager. Le Conseil Supérieur Economique des Alliés, réuni à Londres, devait s'occuper du charbon ; les Allemands préféraient sans doute voir ce qui allait s'y passer. M. Clémentel, représentant la France, partit pour Londres avec l'intention de demander aux Anglais que le contingentement de guerre ne fût plus maintenu. Il pensait obtenir, non pas la suppression de tout contingentement, car partout on se rendait compte qu'un retour à la liberté commerciale serait prématuré, mais que le chiffre du contingentement pour la France fût porté plus haut ; qu'au lieu d'importer sur une base de 9 millions de tonnes nous pussions tabler sur 20 millions. Il voulait aussi discuter les prix.

Le Conseil Supérieur Economique des Alliés envisagea la question des charbons, et se pénétra de la gravité de la crise ; quand il en fut convaincu, Sir Auckland Geddes annonça la décision du Gouvernement anglais de supprimer toute quantité accordée tant aux Alliés qu'aux neutres. M. Clémentel dut se contenter du communiqué que le Conseil Supérieur Economique des Alliés fit à la presse : « Le Conseil estime que la situa-
« tion générale de la production du charbon présente la
« plus extrême gravité. Il décide d'appeler l'attention des divers

« Gouvernements sur la nécessité vitale de l'accroissement de la « production et de la réduction de la consommation du charbon « en Europe pendant la période déficitaire actuelle ».

Ce n'était pas là une solution. Il ne restait plus à M. Loucheur qu'à continuer ses négociations avec l'Allemagne. Elles furent difficiles. Les Allemands arguaient de leur pénurie, du bouleversement économique, de l'obstacle que des livraisons abondantes opposerait à leur relèvement, etc... Deux points surtout faisaient la base de leurs récriminations, question du prix fob et fixation du montant des livraisons jusqu'au 1er mai 1920 (nous en parlerons plus loin). Dans les premiers jours d'août, l'accord sur les livraisons anticipées paraissait cependant conclu ; il ne restait plus qu'à le signer, mais nouvelle tentative d'avortement : les Allemands remirent en discussion les problèmes épineux mentionnés. Cette fois M. Loucheur se fâcha. Il insista devant le Comité d'Organisation sur la mauvaise volonté de l'Allemagne, de sorte que le Comité en réponse aux observations du Kohlen-Syndikat, signifia à l'Allemagne qu'aucune autre question (celles des prisonniers de guerre et de la fourniture du minerai en particulier) ne serait abordée tant que celle du charbon n'aurait pas été réglée d'une manière satisfaisante. Les négociations marchèrent alors sans encombre, et le 29 août fut signé un protocole aux termes duquel les Puissances Alliées et Associées déclaraient « qu'elles soumettraient à la Commission des « Réparations dès qu'elle serait constituée, le projet de résolu- « tion suivant :

« La Commission des Réparations fixe, comme suit les li- « vraisons à faire par l'Allemagne pour la période allant de la « mise en vigueur du Traité de Paix jusqu'au 30 avril 1920.

1°. — En tous cas une livraison mensuelle minima de « 1.660.000 tonnes.

2°. — Pour une production mensuelle supérieure à 9.000.000, « et inférieure à 10.660.000 tonnes, l'Allemagne augmentera ses « livraisons, des 3/5 de l'excédent de sa production mensuelle « par rapport à 9.000.000 de tonnes.

3°. — Pour une production mensuelle supérieure à 10.600.000 « tonnes, l'Allemagne fera, par mois, une livraison de 2.600.000 « tonnes, augmentée de 50 % du supplément de la production « mensuelle au-delà de 10.660.000 tonnes, le tout jusqu'à concur- « rence des chiffres maxima prévus au Traité de Paix ».

L'Allemagne s'engageait à commencer les livraisons immédiatement. De fait, le 3 septembre, les premiers wagons nous parvenaient. Mais la cadence des arrivages ne fut pas très rapide, puisqu'entre le 3 et le 15 septembre, nous n'avions reçu que 50.000 tonnes.

Nous étions cependant satisfaits du commencement d'exécution.

***

Une fois acquise la certitude que nous allions recevoir du charbon, il restait à en organiser l'importation. Comme nous l'avons dit plus haut, M. Loucheur avait nommé une commission qui s'était mise au travail. A la fin de juillet, le Bureau National des Charbons avait fait savoir que l'importation des charbons qui devaient être livrés en vertu du Traité de Paix commencerait vers le 15 août (nous avons vu qu'en réalité elles commencèrent le 3 septembre) ; Rotterdam serait le port d'exportation et transborderait environ 500.000 tonnes par mois. Une mission officielle avait estimé à 1.000.000 tonnes par mois la quantité de houille allemande qui pouvait être exportée par mer sur la France, soit par Rotterdam pour la majeure partie, soit par Anvers pour une moindre quantité. Mais il ne suffisait pas d'avoir un port, il fallait aussi des bateaux. Les problèmes se superposaient. A qui allait être confiée l'importation ? Comment serait elle faite ? On pensa d'abord que les charbons seraient importés pour le compte du Bureau National des Charbons, et répartis par ses soins. Le Bureau National des Charbons était alors chargé de l'approvisionnement du charbon et avait en main toute la flotte charbonnière.

Mais ce projet n'eut pas la faveur du public. On reprochait au Bureau National des Charbons ses errements passés et son impuissance à atténuer la crise. A la vérité on ne se rendait pas compte des difficultés auxquelles il s'était heurté, et des services inappréciables qu'il avait rendus. On craignit aussi que son incapacité s'accentuât avec la démobilisation qui allait lui enlever un personnel qu'un passé difficile avait rendu irremplaçable ; surtout on appréhendait que le surcroît d'importance que cette nouvelle fonction allait donner à cet organisme passager, ne lui conférât l'éternité.

Bientôt le bruit courut qu'un groupement des « Houillères victimes de l'Invasion » en pourparlers avec le Bureau National des Charbons, s'était constitué dans le but d'importer et de vendre en France les charbons allemands. Cette nouvelle ne fut pas sans alarmer les importateurs qui, organisés pour l'importation, répartis sur le littoral, outillés pour faire toutes les préparations nécessaires à l'industrie avaient escompté pouvoir se rendre utiles, surtout au moment où l'Angleterre leur fermant ses mines, condamnait au chômage leur personnel et leurs installations.

Les importateurs exprimèrent donc leur désir au Bureau National des Charbons. Celui-ci trouva normal qu'ils voulussent participer directement et activement aux opérations d'importation, mais pensa que la formule de collaboration entre le « Groupement des Houillères victimes de l'Invasion » et eux, serait bien difficile à trouver. Le Directeur du Bureau National des Charbons ne découragea cependant pas complètement les importateurs ; il déclara qu'il entrait dans les vues du Ministre de la Reconstitution Industrielle de faire appel à leur concours ; mais qu'il y avait lieu de mettre au point l'organisation, très délicate, de l'enlèvement des charbons que l'Allemagne devait livrer.

Cette question, déjà difficile pour les quantités réduites livrées en vertu du protocole du 29 août, deviendrait beaucoup plus complexe, lorsque les livraisons prévues au Traité de Paix seraient effectuées intégralement. Il fut alors proposé par les importateurs la formation d'une société anonyme dans laquelle

ils seraient représentés, et qui effectuerait les affrètements. Mais le Bureau National des Charbons déclara qu'une telle société se heurtait « à la volonté, tout-a-fait arrêtée du Ministre « de ne constituer aucun monopole pour la réception des char- « bons allemands, à aucun organisme quel qu'il fût ». On envisagea alors la création, non pas d'une, mais de plusieurs sociétés, qui desserviraient chacune une partie du littoral, ou qui transporteraient telle ou telle qualité de charbon. Mais ces projets n'aboutirent pas, tant la formule de collaboration était difficile à trouver.

Pendant ce temps, les « Houillères victimes de l'Invasion » se constituaient en société sous le nom d'Office des Houillères Sinistrées (O. H. S.), et obtenaient du Gouvernement de recevoir en son nom « le charbon livré par l'Allemagne en exécution du « Traité de Paix, de le livrer aux consommateurs suivant les « indications de répartition qui lui seraient signifiées par le « Bureau National des Charbons, et d'en recouvrer sur eux, le « montant suivant les tarifs homologués par le Ministre de la « Reconstitution Industrielle ». (1).

Il pouvait paraître étonnant que cet Office des Houillères Sinistrées eût été ainsi chargé de la vente et de la répartition de la totalité des charbons de Réparations.

Le Traité de Versailles avait prévu que les livraisons de charbons seraient effectuées sous deux chefs. Il y aurait d'abord les charbons de prestations, ensuite les charbons indemnitaires. Il semblait que les mines françaises n'eussent dû avoir que la gestion de ces derniers, puisque seuls ils étaient dûs en compensation du déficit résultant des dévastations allemandes. Les mines tirèrent argument du fait que l'Etat remettant entre les mains de l'O. H. S. le sort d'une partie de ces charbons, la plus considérable d'ailleurs, il n'y avait pas de raisons pour qu'il ne lui en confiât pas la totalité ; du charbon est toujours du charbon, et

---

(1) Circulaire n° 5.876 R. du B. N. C.

il était préférable qu'il n'y eût qu'un seul organisme chargé de la vente pour éviter les divergences de vue et les difficultés, qui, fatalement, surgiraient en cas de concurrence.

Les mines françaises possédaient par ailleurs un outillage et une organisation qui faisaient défaut à l'Etat; leur association était donc désignée pour faire toutes opérations relatives aux charbons de réparations.

Mais le fait de leur en confier l'exécution n'allait-il pas à l'encontre de « la volonté tout-à-fait arrêtée du Ministre de ne « constituer aucun momopole pour la réception des charbons alle- « mands à aucun organisme quel qu'il fût ». Le monopole de réception n'était-il pas en quelque sorte renforcé par celui de la vente? Il faut considérer que les mines françaises du Nord et du Pas-de-Calais sont de gros personnages. Elles ont de puissants moyens financiers et politiques, l'activité générale dépend de la leur propre, et elles peuvent agiter devant les gouvernements, l'épouvantail de 300.000 ouvriers ; de plus à cette époque les dévastations dont elles avaient été l'objet les rendaient intéressantes ; elles obtinrent « l'affaire » sans que les importateurs, dont l'intérêt et l'utilité étaient évidents, eûssent été admis à y prendre part, non plus que les groupements de consommateurs.

Non seulement l'organisation des mines, leur personnel spécialisé et inemployé avaient été pour elles des arguments sérieux pour convaincre le B. N. C., mais en outre elles avaient fait ressortir que nulle part ailleurs l'Etat ne pourrait trouver une garantie financière aussi étendue ; que, de plus la répartition géographique des charbons allemands la meilleure serait assurée, car l'O. H. S. s'appliquerait à les écouler dans les zones où il était le plus difficule de faire pénétrer le charbon français (les mines étaient soucieuses de ne pas voir consommer de charbon allemand dans les lieux qui leur étaient acquis).

L'Etat admit ces arguments et traita avec l'O. H. S. Le 2 octobre 1919, fut passé entre le B. N. C. et l'O. H. S. une convention aux termes de laquelle ce dernier devenait le mandataire de l'Etat pour la réception et la répartition en France de

de tous les charbons de Réparations. L'Etat n'abandonnait pas tous ses droits : « L'Office des Houillères Sinistrées, porte la « convention, agira au nom de l'Etat, sous le contrôle et sous « les ordres de celui-ci ». « Il devra se conformer à toutes les « indications qui lui seront données au nom de l'Etat ». « Le Mi- « nistre notifiera à l'Office des Houillères Sinistrées les qualités « et quantités de charbon à réceptionner pour chaque trimestre ». « Les destinataires seront désignés par le Ministre, l'Office des « Houillères Sinistrées devant s'en tenir sans réserve aux ins- « tructions données ». « Le service de contrôle de l'Etat sera « installé dans les bureaux de l'Office des Houillères Sinistrées « et à ses frais ». De plus le choix du Directeur de l'Office des Houillères Sinistrées était soumis à l'approbation du Ministre. Ce Directeur ne relevant que du Ministre, était indépendant du conseil de gérance, lequel composé de représentants des mines était assez fort pour imposer ses vues, sinon au Directeur de l'O. H. S., du moins à l'Etat lui-même dont dépendait l'O. H. S. Ses statuts et sa dépendance de l'Etat donnent à cet office une physionomie particulière et très curieuse : son conseil de gérance responsable, était officiellement impuissant à s'imposer à son directeur, préposé du Ministre, et contraint de se fier à celui-ci. Mais, entre gens qui s'entendent bien une convention est peu gênante et il arrive que des ministres soient en bonnes relations avec les mines.

De plus la garantie financière des mines n'était pas gratuite : aux termes de la convention précitée, la rémunération de l'O. H. S. était de :

2 fr. par tonne pour les 5 premiers millions de tonnes,
1 fr. 40 par tonne pour les 5 suivants,
1 fr. 75 par tonne pour les 3 suivants,
1 fr. 50 par tonne pour les 2 suivants,
1 fr. 25 par tonne pour le supplément.

Comme le Traité prévoyait 210 millions de tonnes, et qu'à l'époque on n'avait pas grande raison de penser que l'Allemagne ne s'exécuterait pas, il y avait là l'espoir de jolis bénéfices. Il

est vrai de dire que l'O. H. S. avait à supporter de gros frais de gestion, (en 1923 pendant l'occupation de la Ruhr ils seront considérables) et que, postérieurement, un avenant à la convention du 2 octobre 1919 établit un partage de ces primes entre l'O. H. S. et l'Etat.

***

Les livraisons anticipées avaient, comme nous l'avons dit, commencé le 3 septembre 1919. Mais le Comité d'Organisation conformément au § 10 de l'Annexe V (préavis de 120 jours à donner pour les livraisons à faire à partir du 1er janvier 1920), et sous réserve de confirmation par la C. D. R. lorsqu'elle serait définitivement constituée, avait, dès le 31 août, notifié à la délégation allemande le programme des livraisons à effectuer en janvier pour que les livraisons fussent faites au titre du Traité de Paix dès sa mise en vigueur, et non plus au titre du protocole du 29 août.

Les livraisons ne furent pas cependant celles prévues par le protocole ; les Allemands pendant le mois de septembre ne nous avaient fourni que 383. 663 tonnes au lieu de 1. 660.000 et 604.184 pendant le mois d'octobre. Le Comité d'Organisation constitua, en novembre, une Commission des Charbons, qui tint le 10 de ce mois sa première réunion à Essen. Cela permettait le contrôle et l'organisation, mais ne procurait pas tout de suite le combustible.

En France le consommateur commençait à gronder. Les affirmations de M. Loucheur pour calmer l'opinion n'avaient eu d'effet qu'un temps. Il avait déclaré à la Chambre que les importations se faisaient sur la base de 15.000 tonnes par jour, alors qu'elles atteignaient à peine 4.000. Il y avait bien lieu de n'être pas satisfait, mais le Gouvernement se débattait au milieu d'inextricables difficultés d'ordre financier et de ravitaillement général, parmi lesquelles la question des charbons allemands perdait de son importance.

En novembre 724.780 tonnes passèrent la frontière, en décembre 727.074 tonnes.

L'année 1920 débuta par des chiffres encore plus déficitaires : 536.437 tonnes en janvier. Cependant M. Loucheur faisait son possible. Le 27 octobre il écrivait au Président de la délégation allemande pour lui faire remarquer l'insuffisance des livraisons. Le 26 novembre il recommençait. Rien n'y fit. Le mécontentement gagna la Chambre et le mot de « sanctions » eut sa première heure de vogue.

Le 6 février, M. Millerand déclarait à la Chambre des Députés :

« J'entends, le moment venu, me servir de toutes les mesures « qui me sont offertes par le Traité, et j'avertis du haut de cette « tribune, sans aucune intention de menace, simplement pour que « la question soit bien posée et bien comprise, que nous enten- « dons ne rien réclamer à l'Allemagne qui ne soit certainement « dû par elle en vertu du Traité ; mais que tout ce qu'elle nous « doit, nous l'exigerons et que pour l'obtenir, nous recourrons à « toutes les mesures de tout genre, prévues par le Traité ».

Le Président du Conseil adressa au chargé d'affaires allemand une note lui rappelant les engagements de l'Allemagne, tant en vertu du Traité de Versailles que du Protocole du 29 août, pensant qu'après ses déclarations à la Chambre, cette quasi-menace aurait son efficacité. Mais le résultat fut tout autre. Le représentant allemand à la Sous-Commission des Charbons d'Essen déclara officiellement que l'Allemagne ne pouvait envisager des livraisons supérieures à 750.000 tonnes par mois. Aussi le Gouvernement français fit-il savoir au Gouvernement allemand que par application des dispositions du Traité (art. 429), les délais prévus pour l'évacuation des territoires ne pouvaient être considérés comme ayant commencé à courir. Il ajouta en outre que si, à la date du 1er mars 1920, l'Allemagne continuait à manquer volontairement à ses obligations, n'avait pas fourni à la France, d'une part, l'arriéré des livraisons et, d'autre part, les livraisons afférentes au mois de février, le Gouvernement

français se verrait contraint de recourir aux actes de prohibition et de représailles économiques et financières prévus par le Traité.

Les Allemands alors commencèrent un autre jeu. Leur réponse à la lettre de M. Millerand fut que les engagements du Gouvernement allemand étaient inexactement reproduits dans sa note, car si l'Allemagne s'était engagée à commencer immédiatement des livraisons de combustibles, elle n'avait pas promis de livrer des quantités déterminées ; d'autre part son économie ne pouvait supporter des prélèvements plus importants et enfin ce n'était pas au Gouvernement français, mais à la C. D. R. qu'il appartenait d'estimer si la non exécution avait été intentionnelle ou non.

On fut quelque peu stupéfait de cette argumentation. Le *Temps* écrivait : « Cette réponse allemande contient une affir-« mation tellement extraordinaire qu'on ne parvient pas à com-« prendre comment le Gouvernement allemand a pu s'imaginer « qu'il améliorerait sa position en invoquant un argument pareil. « Il résulte de cette note que l'Allemagne aurait fait le 29 août « dernier l'opération suivante :

1). — « Elle aurait promis de commencer immédiatement les « livraisons de charbon sans attendre la mise en vigueur du « Traité ;

2). — « Elle aurait réservé à la Commission des Répa-« rations, laquelle ne pouvait fonctionner qu'après la mise en « vigueur du Traité de Paix le soin de déterminer la quantité « de charbon à livrer ;

3). — « Par conséquent quoiqu'elle ait promis de livrer « *du* » « charbon elle n'était point obligée d'en livrer, car c'est seu-« lement après la mise en vigueur du Traité qu'on pouvait lui « dire combien elle devait en fournir ».

Ce point de vue n'avait pas été repoussé par tout le monde. Dans les milieux officiels américains on inclinait à penser que l'Allemagne n'était pas défaillante. Le délégué français à la C. D. R., estimait au contraire que les quantités à livrer pré-

vues le 29 août permettaient à l'Allemagne de couvrir ses besoins à un taux sensiblement égal à celui de la France, et comme d'autre part, la C. D. R. avait notifié à la Kriegslattenkommission qu'elle maintenait, provisoirement, en vigueur le Protocole du 29 août, il manifesta son intention d'attirer solennellement l'attention de la C. D. R., de lui demander d'user de tous ses pouvoirs pour contraindre les Allemands à l'exécution du programme approuvé par elle, et de ne pas prendre en considération la limitation des livraisons à 750.000 tonnes par mois à laquelle l'Allemagne se déclarait contrainte. Quant aux Anglais, ils pensaient platoniquement qu'il importait que les Alliés eussent pleine satisfaction. Ils conseillaient de choisir entre, d'une part l'effet moral résultant de la réduction des livraisons actuellement réclamées en exécution du protocole, et non effectuées, et d'autre part, le maintien sans modération des conditions existantes « d'un taux peut-être excessif ». Cependant la C. D. R. notifia le 9 février à l'Allemagne qu'en application des dispositions du Protocole du 29 août, elle fixait au chiffre de 2.234.000 tonnes les quantités restant à livrer mensuellement pour la période envisagée, c'est-à-dire jusqu'au 1er mai 1920.

Les livraisons ne furent pas satisfaites ponctuellement. En février nous reçûmes 655.720 tonnes et 687.366 en mars.

L'Allemagne à ce moment souffrait d'une crise politique et sociale assez grave. Elle manquait d'argent, elle manquait de vivres. Les mineurs demandaient sans cesse des augmentations de salaires pour pouvoir se procurer des aliments que leur extrême rareté faisait de plus en plus chers. Comme malgré tout ils n'en trouvaient pas, ils exigèrent une diminution de la journée de travail, alléguant qu'une alimentation si déplorable ne leur permettait pas un travail si ardu.

Les Alliés reconnaissaient qu'il fallait alimenter le mineur. Dès 1918, lors de la signature du Protocole du Luxembourg, la question avait été débattue. On avait prévu un compte ravitaillement et quelques vivres avaient été vendus à l'Allemagne. Le

Protocole du 29 août en réponse à une demande du Gouvernement allemand d'un crédit de 200 millions pour acheter des vivres comportait, que (art. 13) « les Puissances Alliées et Associées « donneront à l'Allemagne des facilités spéciales pour l'appro- « visionnement des districts miniers en vivres et matières pre- « mières, et pour le paiement desdits objets dans les limites qui « seront fixées par la Commission des Réparations ». Bien entendu ces « facilités spéciales » n'étaient pas la contrepartie des livraisons que l'Allemagne avait à effectuer, mais le résultat d'une nécessité économique reconnue. On n'avait pas fait d'ailleurs grand chose dans cette voie, et au mécontentement des mineurs de manquer d'aliments, s'ajoutait, soigneusement entretenu par le Gouvernement allemand, le sentiment que la France abusait du vaincu.

C'était toujours la France qui réclamait, qui exigeait, qui mettait en branle la C. D. R. pour obtenir satisfaction. C'est le sentiment que M. Hugo Stinnes dénonça en avril 1920 « Dans la « situation actuelle, si nos mineurs ne produisent pas plus c'est « que leurs moyens d'alimentation ne leur permettent pas un « travail plus fort et plus long ;ensuite, c'est aussi parce que leur « moral est rendu mauvais par leur interprétation des agisse- « ments de la France à leur égard. Pour ces raisons j'estime « et j'ai la conviction que le seul moyen d'augmenter leur travail « c'est de leur donner quelque satisfaction morale, qui leur prou- « verait les meilleures intentions de la France, et de leur fourni « ensuite les moyens de s'alimenter.

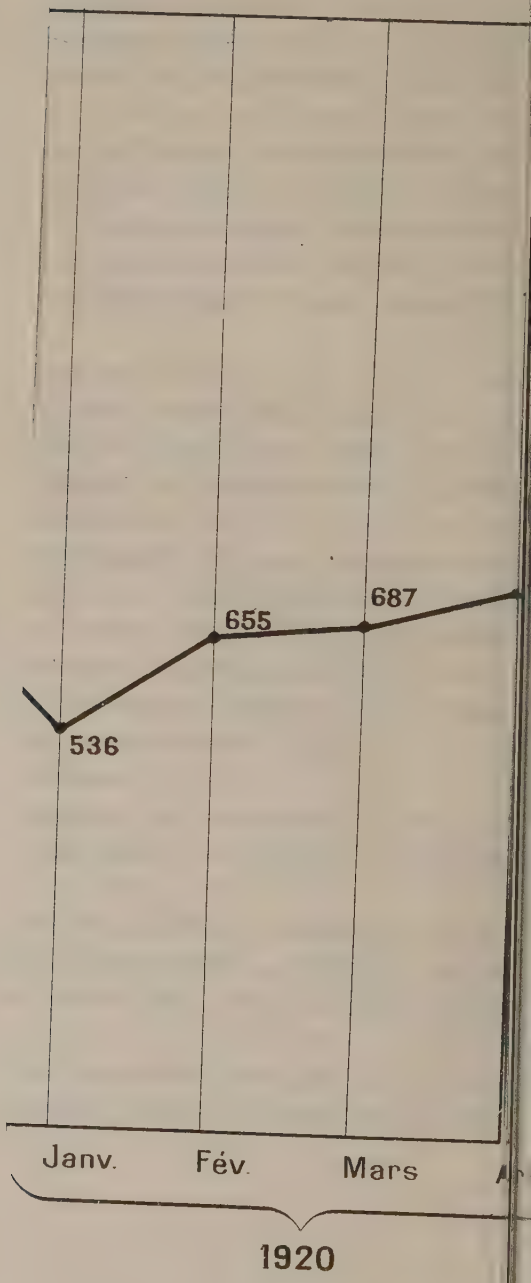
« Alors le Syndicat pourrait non seulement fournir le « 750.000 tonnes par mois, mais porter ses livraisons à 1.200.00 « tonnes ».

Gustave Hue, syndicaliste répandu dans les milieux minier secrétaire général du Syndicat des mineurs et député, moin susceptible de nationalisme que M. Hugo Stinnes, disait à pe près la même chose.

« Les mineurs travaillent aujourd'hui, malgré des salaire « insuffisants, jusqu'à l'extrême limite de leurs forces... I

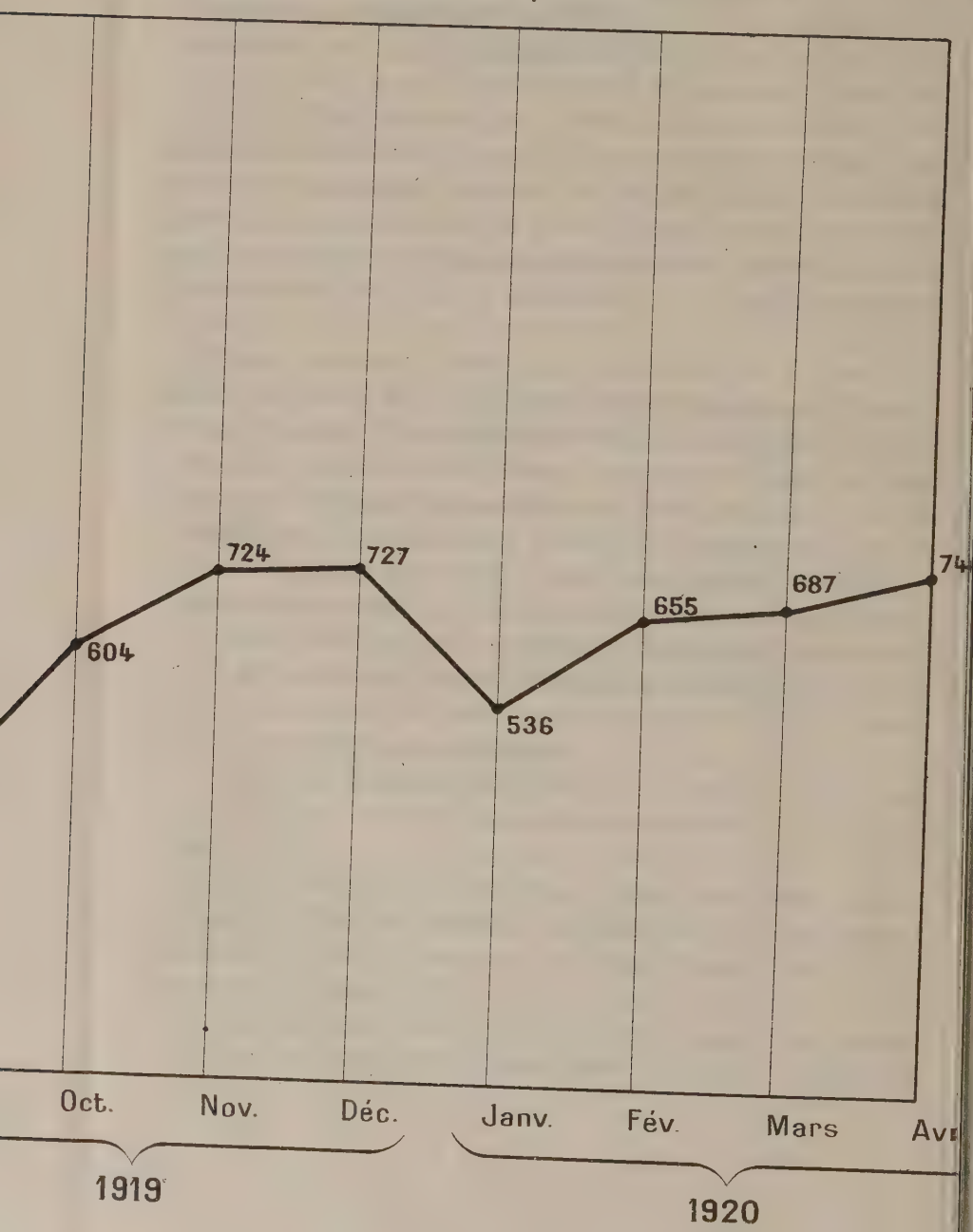
)U PROTOCOLE DU 29 A

s par la C.D.R.)



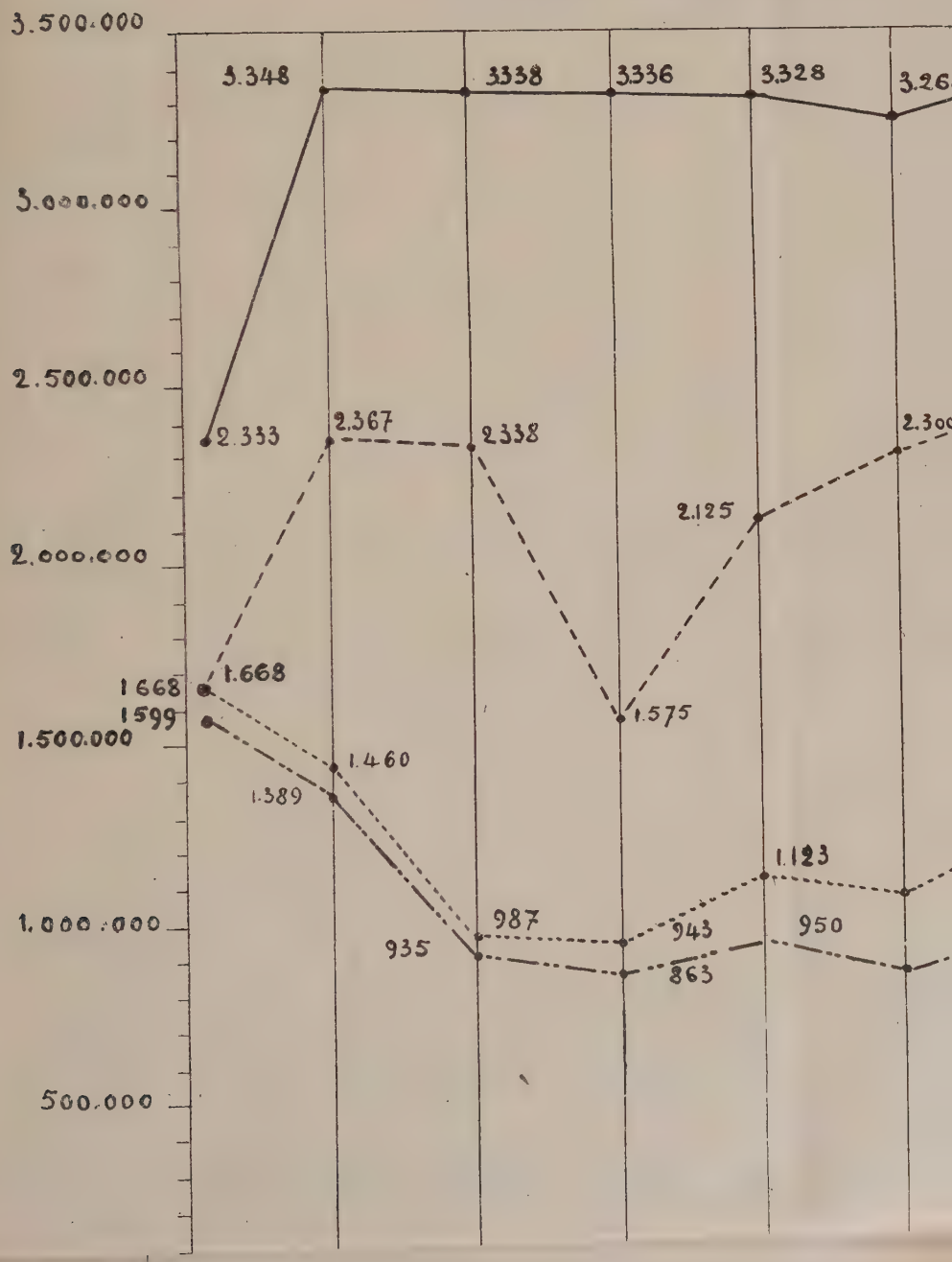
SONS FAITES EN VERTU DU PROTOCOLE DU 29 AOU

(Tonnages enregistrés par la C.D.R.)

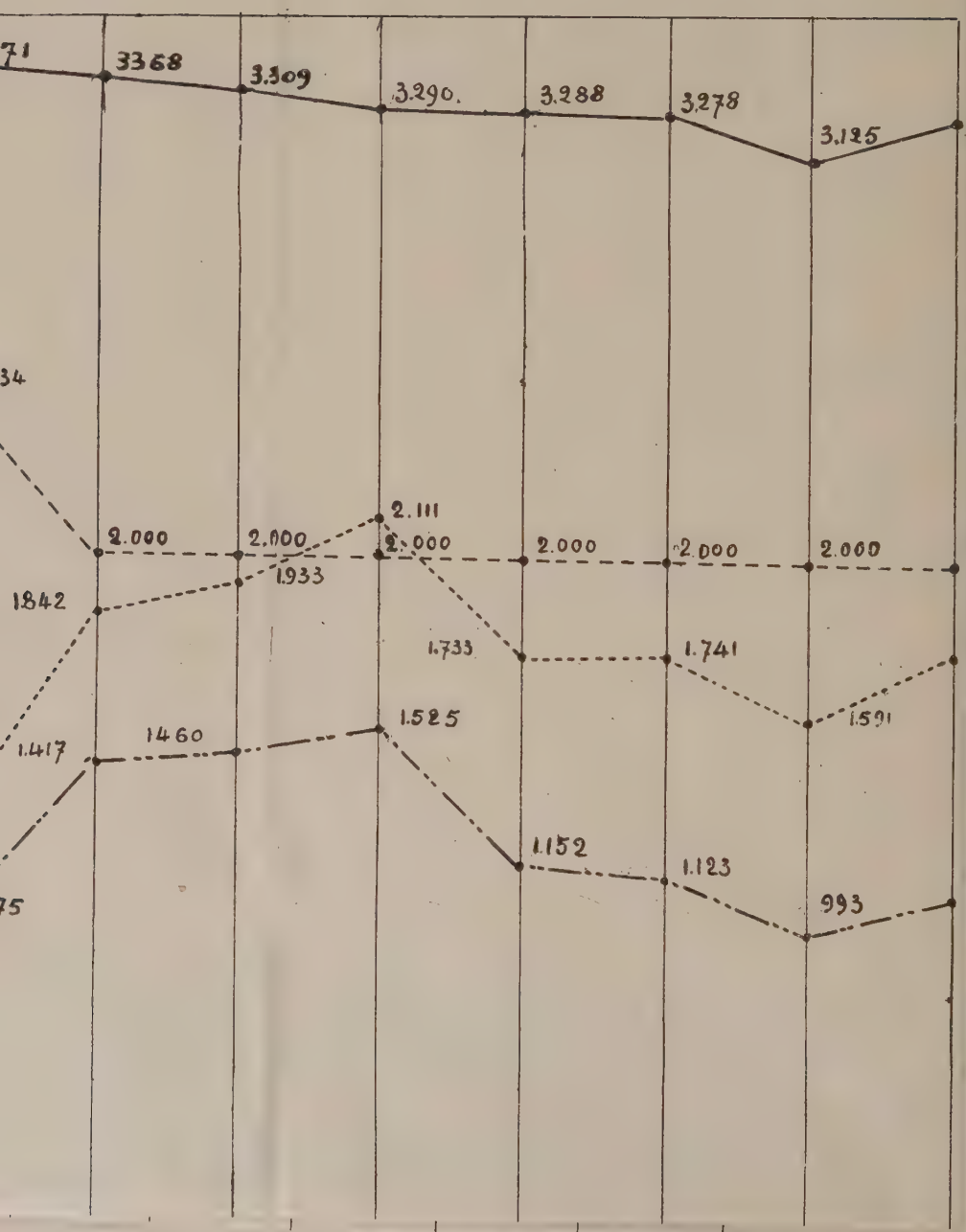


LIVRAISONS FAITES D

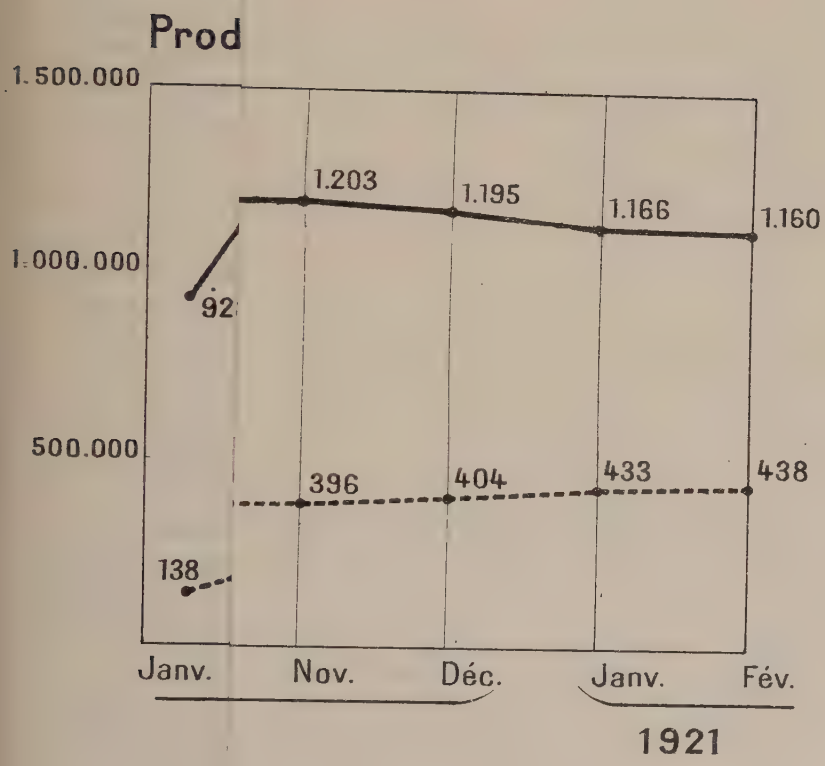
Tonnages enregistrés par la C



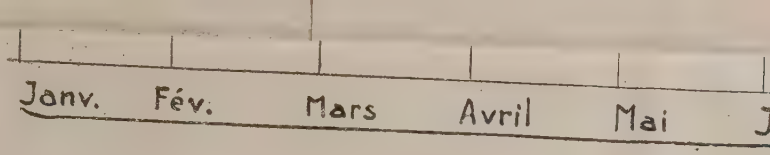
JANVIER 1920 AU 1er FÉVRIER 1921



FÉVRIER 1921



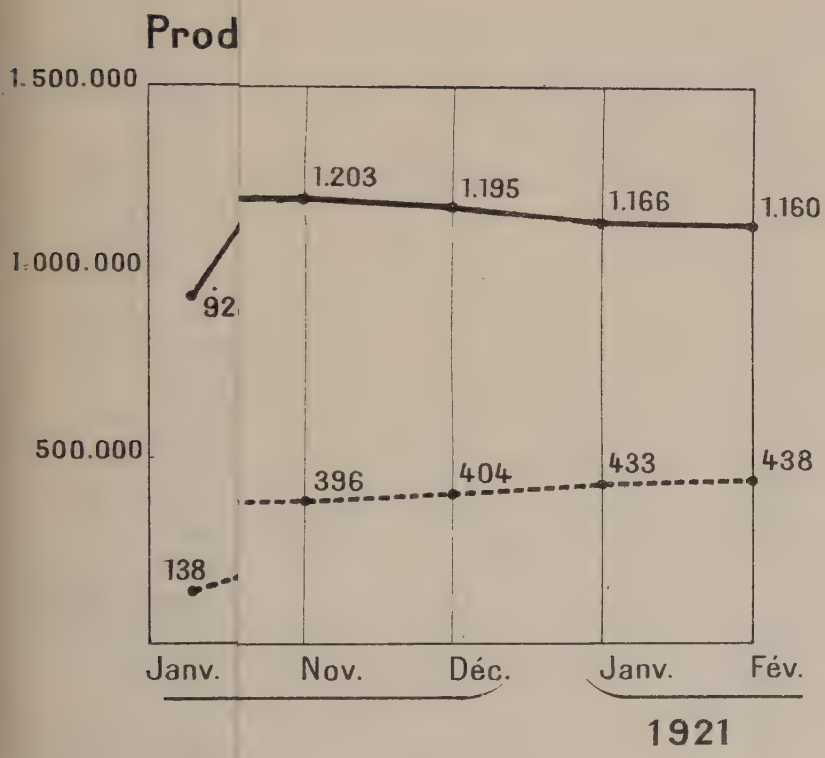
ois.



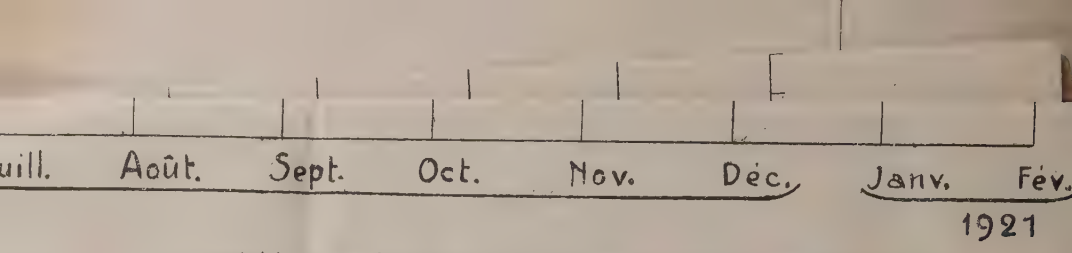
Quantités de charbon que l'Allemagne aur
livrer d'après le Traité de Versailles

Quantités de charbon que l'Allemagne aurai
livrer en exécution des décisions de la C

FÉVRIER 1921



ois.



•·····• Quantités de charbon réellement reçues par les Alliés

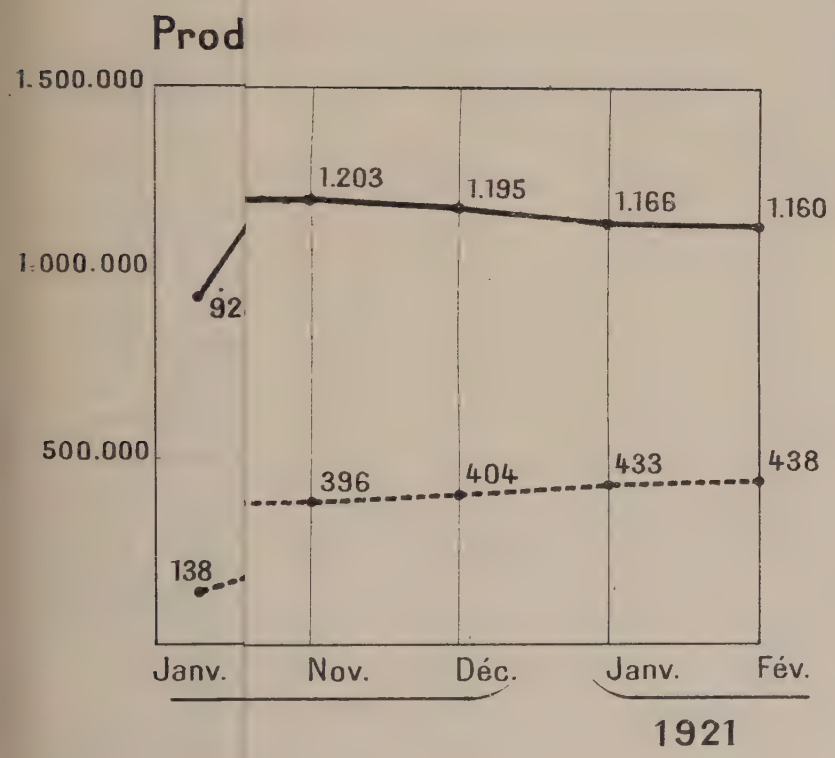
•—··—• Quantités de charbon réellement reçues par la France

Janv. Fév. Mars Avril Mai

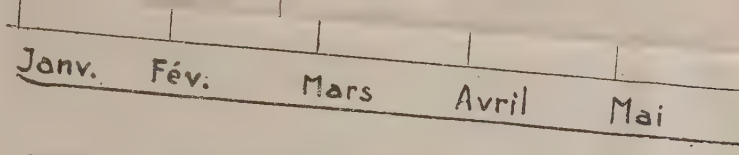
Quantités de charbon que l'Allemagne a
livrer d'après le Traité de Versailles

quantités de charbon que l'Allemagne aura
livrer en exécution des décisions de la

FÉVRIER 1921



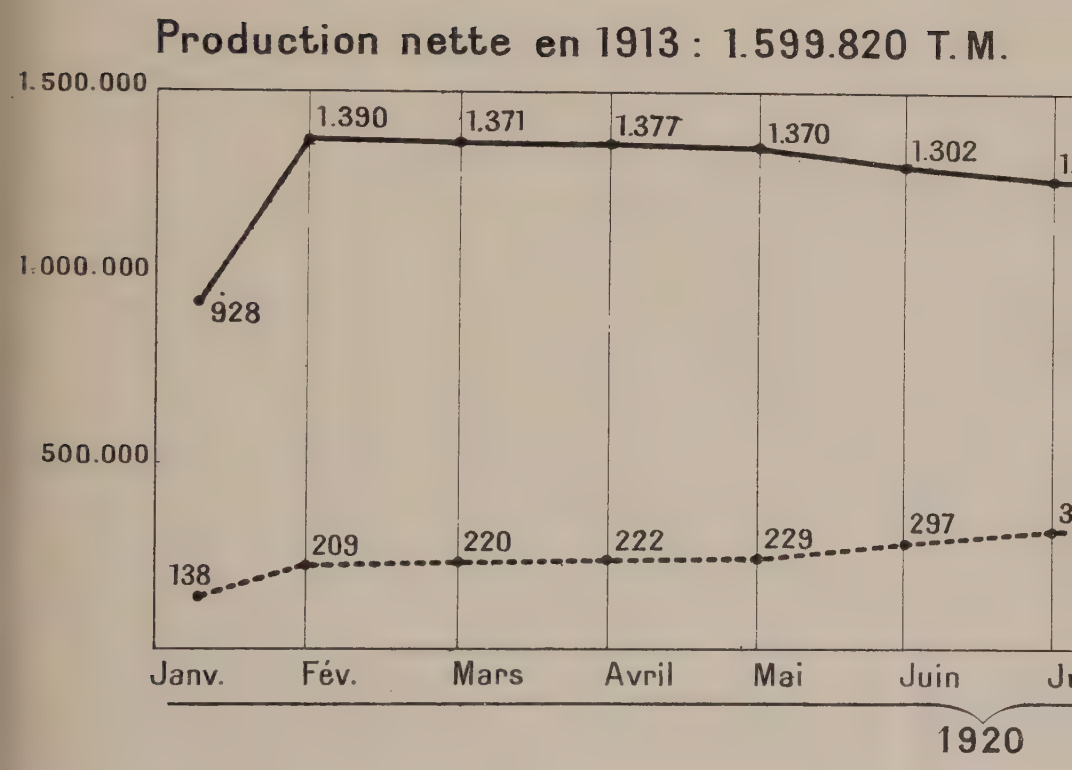
ois.



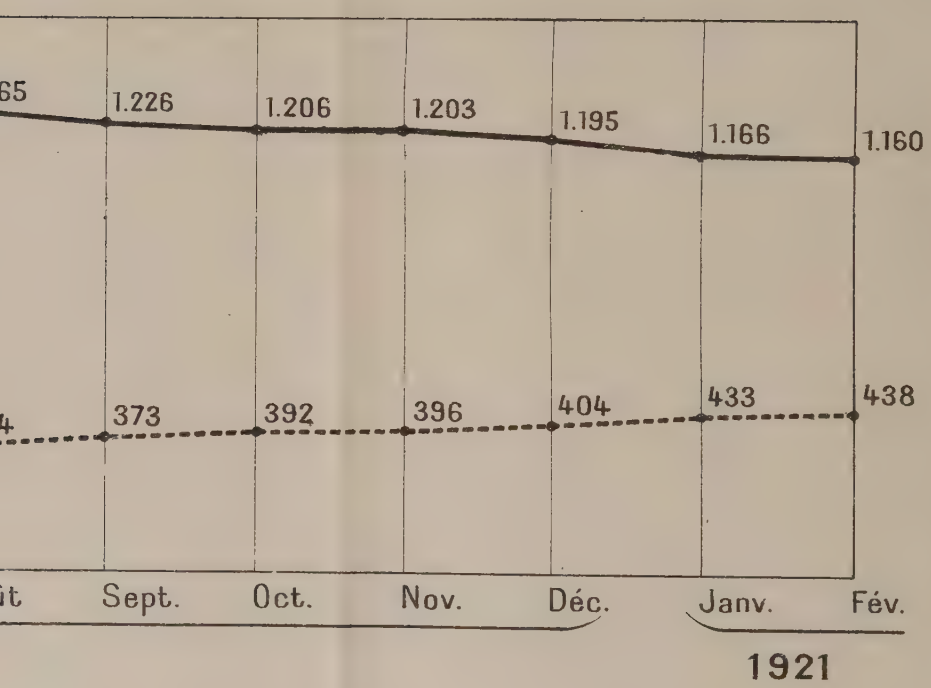
Quantités de charbon que l'Allemagne a
livrer d'après le Traité de Versailles

Quantités de charbon que l'Allemagne aura
livrer en exécution des décisions de la

PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 10



R 1920 AU 1er FÉVRIER 1921



rd et du Pas-de-Calais.

« savent qu'ils ne travaillent pas pour accroître leur bien-être, « mais pour que le charbon qu'ils extraient soit livré à l'Entente... « Pour augmenter d'une façon durable la production il est néces- « saire d'étudier d'abord la question du ravitaillement de la popu- « lation ouvrière... Ce n'est pas la force qui les fera travailler, « car nul ne pourra les contraindre à prendre la pioche en main « dans le fond de la mine ».

En mai, les livraisons aux Alliés s'élevèrent à 1.123.413 tonnes alors que le programme global établi par la C. D. R. portait 2. 125.666 tonnes.

Il portait même davantage si l'on considère que la C. D. R. par une décision en date du 29 mai 1920 avait porté à 450.000 tonnes par mois la quantité de charbon allouée à la Pologne, en provenance de Haute-Silésie, au lieu des 250.000 tonnes que le Conseil Suprême avait consenties en novembre 1919.

Les Allemands protestèrent véhémentement contre cette augmentation, si véhémentement même, — allant jusqu'à dire que la C. D. R. « n'ayant aucune compétence pour se mêler des affai- « res intérieures de l'Allemagne n'avait pas le droit de donner « l'ordre en cause », — que les Gouvernements alliés auxquels elle avait adressé sa supplique, ne la prirent pas en considération. Les Allemands disaient que Berlin et l'Allemagne de l'Est, ayant absolument besoin de charbon de Haute-Silésie, il fallait compenser le manque résultant de la nouvelle exigence de la C. D. R. par une réduction sur les livraisons de la Ruhr. En réalité les besoins de la Haute-Silésie, de l'Allemagne du Nord et de l'Est, étaient couverts à 67 %, soit à peu près la moyenne idéale à l'époque. L'Allemagne recevait d'ailleurs plus de charbon de Haute-Silésie qu'avant-guerre et, en outre, cette province n'était plus sous la domination du Gouvernement allemand.

La C. D. R., saisie de ces plaintes et considérant surtout que les mines de la Ruhr, sur un ordre de Berlin, avaient réduit de 10.000 tonnes par jour leurs livraisons, déclara à l'Allemagne le 25 juin, invoquant la violation du Traité, qu'elle prenait les mesures conformes au § 17 de l'Annexe II, et le 30 juin, elle

notifia formellement aux Puissances Alliées et Associées, le manquement de l'Allemagne à remplir ses obligations en ce qui concernait les livraisons de charbon.

« La Commission des Réparations usant de cette faculté « (de pouvoir dans la mesure qu'elle fixe, annuler ou différer « les livraisons prescrites par le Traité) en faveur de l'Allema- « gne dans un esprit que les délégués allemands, eux-mêmes, « ont dû reconnaître très libéral, a fixé aux quantités indiquées « ci-dessous les livraisons à effectuer pour les mois d'avril, mai, « juin :

avril	1.580.000 tonnes.
mai	2.125.000 tonnes
juin	2.300.000 tonnes

(Soit du 1er au 10 juin 767.000 tonnes).

« Or les quantités réellement expédiées ont été seulement :

« en avril de 800.000 tonnes au lieu de 1.580.000,

« en mai de 1.094.000 tonnes au lieu de 2.125.000,

« du 1er au 10 juin, 400.000 tonnes.

« Soit, au total, pour la période considérée, 2.294.000 tonnes, « alors que la quantité au-dessous de celle fixée par le Traité de « Paix était de 4.472.000 tonnes. L'Allemagne n'a donc, durant « cette période, exécuté que dans la proportion de 51,3 % le « programme qui lui avait été notifié.

« En présence de ces faits, la Commission des Réparations « constate et signale aux Puissances intéressées le manquement « par l'Allemagne aux obligations qui lui incombent ». (1).

Les livraisons de juin avaient été plus basses encore que celles de mai, s'élevant seulement à 1.088.044 tonnes.

Il fallait agir. Bien que la presse et le public, acceptassent volontiers l'emploi de la manière forte, le Gouvernement n'y vou-

---

(1) Les chiffres indiqués ici par la C. D. R. ne coïncident pas avec ceux portés sur nos tableaux. Cela tient à ce que dans la confection des tableaux, établis postéreurement, il n'a pas été tenu compte du temps écoulé entre les livraisons et le moment où elles étaient enregistrées par la C. D. R.

lait recourir qu'à la dernière extrémité ; on désirait d'abord traiter amiablement.

Les Alliés convinrent de porter immédiatement la question devant la conférence financière qui allait se tenir à Spa. M. Millerand partit dans les premiers jours de juillet avec l'idée bien arrêtée de ne rien abandonner des droits de la France. Il voulait établir un contrôle ; le mot ne plut pas aux Anglais ; mais ils se rendirent à la tenacité si convainquante de M. Millerand, et acceptèrent que la C. D. R. établît à Berlin, une délégation permanente chargée d'imposer « par priorité absolue » les livraisons qu'elle aurait fixées.

Le 9 juillet s'ouvrit la conférence. M. Bergmann qui, ainsi que M. Hugo Stinnes et M. Gustave Hue, accompagnait à Spa le Dr Simons, déclara combien l'Allemagne regrettait de n'avoir pu s'exécuter, mais, disait-il, le manquement avait réellement été involontaire ; en janvier, février, les hautes eaux du Rhin, en mars, les désordres politiques, avaient constitué des obstacles que le Gouvernement n'avait pu vaincre. Il conclut en disant que si la question de la Haute-Silésie se réglait d'une manière satisfaisante pour l'Allemagne, elle ferait un effort encore plus efficace.

Le représentant de la Belgique, M. Delacroix, avait déjà fait observer à M. Bergmann que les désordres politiques qu'il invoquait, n'avaient pas entraîné de grèves, et que par conséquent l'excuse n'avait qu'une valeur contestable. M. Millerand ne s'en tint pas à cette observation.

L'Allemagne réclame une convention dit-il. Nous avons le Traité de Versailles qu'elle a accepté, qu'elle a signé. Ce n'est pas d'ailleurs de l'inexécution de celui-ci que nous nous plaignons ; mais bien de l'inexécution des décisions de la C. D. R. Il insista sur tout ce que la politique allemande des derniers mois, avait eu d'incorrect ; les réductions de livraisons de la Ruhr en manière de protestation contre la décision d'allouer une plus grande quantité de charbon à la Pologne, que le Gouvernement avait ordonnées d'office ; le fait aussi que l'Allemagne, qui criait misère, avait vendu en Hollande 80.000 tonnes par mois en avril,

mai, juin, en dépit des observations de la C. D. R., et qu'elle était au moment même en train de négocier avec la Suisse des marchés de 35.000 tonnes par mois. Et on présenta aux Allemands la décision des Alliés d'établir un contrôle à Berlin. Les protestations furent d'une vivacité extrême. M. Hugo Stinnes ne voulait pas que fût maintenue son allocation en charbon à la Pologne, le charbon de Haute-Silésie étant indispensable à l'Allemagne de l'Est. « Le problème du charbon sur le continent est « un... La Ruhr et la Haute-Silésie ne peuvent être séparées... « Nous ne pouvons recevoir un ordre ; car après nos livraisons « de charbon anticipées, même sur le terrain du Traité, le droit « n'est pas avec vous ».

Devant tant d'éclats, M. Millerand parla d'occuper la Ruhr. M. Lloyd George accepta bien volontiers le principe de cette sanction. Les séances suivantes furent laborieuses, pénibles; les Allemands présentèrent le 11, un programme qui fut trouvé trop léger ; le 12, les Alliés diminuèrent quelque peu leurs exigences pour arriver si possible à composition ; ils décidèrent de réduire de 2.400.000 tonnes à 2.000.000 tonnes les programmes établis par la C. D. R. Mais le lendemain, les Allemands n'avaient pas fait un pas vers nous.

Leurs propositions avaient bien augmenté un peu, mais le Dr Simons subordonnait ce supplément de livraisons à la condition d'un paiement à la tonne et au comptant, pour assurer la nourriture des mineurs.

M. Millerand convoqua le Maréchal Foch. Alors M. Lloyd George fit appel au Maréchal Wilson. Les Allemands cependant ne firent pas d'autres propositions. M. Millerand décida l'envoi au Gouvernement allemand d'un ultimatum, pour imposer, sans conditions, et sous menace d'occupation de la Ruhr, le programme de 2.000.000 tonnes par mois. Mais M. Lloyd George qui avait quatre jours avant, adhéré à l'idée d'occuper la Ruhr, déclara que l'argumentation allemande avait une valeur certaine devant laquelle la conscience anglaise avait dû s'incliner. La

Haute-Silésie lui paraissait à présent indispensable aux besoins allemands ; dans l'état actuel de l'Allemagne, les livraisons considérables de charbon, auxquelles elle était astreinte, lui enlevaient sa meilleure matière d'échange et surtout, la taxation des charbons au prix intérieur nuisait à son importation ; l'Angleterre elle-même, dont la monnaie n'avait pas subi la dépréciation du mark, ne pratiquait-elle pas un prix fob d'exportation sensiblement plus élevé que son prix intérieur ? Le prix d'exportation anglais risquait d'être compromis si on imposait à l'Allemagne des conditions si sévères. Ces considérations s'opposaient à ce qu'il participât à l'envoi de l'ultimatum.

M. Lloyd George, gallois d'origine et représentant du pays de Galles à la Chambre des Communes défendait à la fois le point de vue gallois et le point de vue anglais.

La délégation française cependant maintint ses exigences. M. Millerand laissa entrevoir que la France ne cèderait pas, et que si l'Angleterre ne voulait pas participer à l'occupation de la Ruhr, la France l'occuperait seule.

Cette attitude eut un double effet immédiat. Le 15, le Dr Simons fit de nouvelles propositions et M. Lloyd George, qui avait menacé de regagner Londres si la France ne cédait pas sur la question prix, était encore à Spa. Le Dr Simons acceptait de livrer 2 millions de tonnes pendant 6 mois, il acceptait aussi qu'une commission de contrôle s'établît en Allemagne ; par contre, mettant à profit l'argumentation anglaise, il demandait que la France payât au comptant à l'Allemagne une somme égale à la différence entre le prix intérieur allemand et le prix anglais d'exportation (la valeur du prix intérieur, étant seule portée au compte Réparations). Il demandait encore l'ouverture d'un compte d'avances-alimentation, et un accord immédiat sur la répartition du charbon haut-silésien.

On ne sut que beaucoup plus tard, en mars 1922, ce qui s'était réellement passé. A la séance du Sénat du 28 de ce mois, une discussion éclata entre M. Poincaré et M. François-Marsal. Ce der-

nier demanda qu'en raison de la gravité de ce qu'il avait à dire pour répondre à M. Poincaré, l'Assemblée se constituât en comité secret. Ce qui fut fait. Et le soir paraissait dans les journaux une note officieuse rapportant la déclaration de M. François-Marsal. « A Spa le Gouvernement français envisagea l'éventualité « d'une occupation du bassin de la Ruhr de concert avec les autres « Alliés. Aussitôt il se heurta à l'opposition de M. Lloyd George « qui menaça de rompre toute alliance et de saisir aussitôt la « Chambre des Communes du différend. Le lendemain, M. Mille- « rand, alors Président du Conseil, déclara qu'il maintenait son « point de vue et que, dans ces conditions, la France se verrait « obligée d'occuper seule la Ruhr. Devant cette attitude éner- « gique, M. Lloyd George annonça alors que l'Angleterre occu- « perait également la Ruhr, mais il mit à son acceptation sept « conditions dont la principale était le paiement du charbon « allemand au prix du marché britannique.

« Le Gouvernement français fit observer qu'à ce tarif le « consommateur français payerait une partie des impôts anglais « du fait de l'excess-profit, en vertu duquel 80 % des bénéfices « réalisés par le commerce anglais font retour au Trésor britan- « nique.

« M. Lloyd George s'obstina et maintint la condition posée. « C'est alors que le comte Sforza, Ministre des Affaires Etran- « gères d'Italie, proposa une formule de conciliation qui était « de considérer l'excédent du prix du charbon ainsi livré à « la France comme une avance à l'Allemagne. Cette proposition « fut acceptée ».

M. Millerand obtint sans difficulté qu'un article VII fût ajouté au protocole, au terme duquel, si à la date du 15 novembre les livraisons n'avaient pas été satisfaisantes le bassin de la Ruhr serait occupé. M. Lloyd George ne fit pas grande opposition à cette addition ; il ne croyait pas à l'efficacité d'une telle opération. « On aurait beau, déclara-t-il, à la Chambre des « Communes, se saisir des mines, ce n'est pas cela qui ferait « travailler les mineurs, s'ils n'y étaient disposés ».

Le 16 la délégation allemande signa le protocole (1). Le Gouvernement allemand s'engageait à livrer aux Alliés 2.000.000 tonnes par mois, pendant 6 mois, moyennant quoi les Alliés verseraient 5 m. o. par tonne de charbons classés et qualifiés (on avait introduit ces mots pour éviter que l'Allemagne livrât les charbons de qualité médiocre), plus, en ce qui concerne les charbons livrés par voie de fer ou eau (ce devait être le cas d'une quantité mensuelle de 1.400.000 tonnes) et à titre d'avance, des sommes égales à la différence entre le prix fob d'exportation du charbon allemand dans les ports allemands ou le prix d'exportation anglais fob dans les ports anglais, et en tous les cas le plus bas de ces prix.

On reprenait pour les appliquer aux importations faites par fer et eau, les termes mêmes du Traité de Versailles sans trancher la difficulté relative au prix fob allemand et que la C. D. R. s'était toujours montrée impuissante à élucider.

Le même jour les Alliés convenaient que les avances à faire au Gouvernement allemand en conformité du protocole seraient effectuées par :

la France pour 61 %,
la Grande-Bretagne, pour 24 %,
l'Italie pour 7 %,
la Belgique pour 8%.

et qu'elles seraient remboursées avec intérêts de 6 % au plus tard le premier mai 1921.

***

L'impression laissée par les accords de Spa fut très diverse. Bien que M. Millerand (2) eût déclaré à la Chambre que, du

(1) Voir Annexe IV.

(2) *Officiel du 21 juillet 1920.* — M. Millerand. — Les puissances avaient dû, à un certain moment, suspendre leur conversation avec les représentants de l'Allemagne, dont les propositions étaient insignifiantes, pour examiner entre elles les conditions d'une intervention et d'une occupation éventuelle. *(Suite de la note pages suivantes).*

fait de la prime de 5 m. o. et des avances à faire, non seulement, le prix du charbon ne s'élèverait pas, mais encore baisserait, MM. Loucheur et Tardieu, qui avaient participé à l'élaboration du Traité de Versailles, considérant que les accords de Spa portaient atteinte à son harmonie, les combattirent vivement.

M. Tardieu critiqua l'accord en ce qui concernait tant les quantités que les prix. La réduction de tonnage était, disait-il, de 43 % par rapport au Traité, et le chiffre de 24 millions de tonnes, se rapprochait fâcheusement de celui de 20 millions de

---

A ce moment précis, les Alliés déclarèrent nettement que, s'ils acceptaient de s'associer, le cas échéant, à une mesure assurément très grave, c'était à la condition formelle que, pour lui ôter toute apparence même de spéculation, le prix du charbon allemand, tel qu'il est fixé par le Traité, au paragraphe 6 de l'Annexe V à la Partie VIII, fut sensiblement majoré. C'était une proposition qui, pour nous en particulier, était absolument inadmissible.

Après une longue et ardue discussion voici la solution qui triompha:

A plusieurs reprises, les consommateurs de charbon, français, italiens, belges tout récemment encore, par une lettre du 29 juin, le Comité des Houillères, s'étaient plaint très vivement de ne pas recevoir du charbon classé et, par suite, certaines qualités qui leur étaient indispensables. Sur la proposition d'un Allié, il fut décidé d'allouer, par tonne de charbon une prime de 5 marks-or contre le droit d'obtenir des charbons classés et qualifiés, la prime étant affectée à l'acquisition de denrées alimentaires pour les mineurs allemands. La modicité de la prime ne permettait évidemment d'acquérir qu'une quantité tout-à-fait infime de matières alimentaires. Sur l'insistance de celui des Alliés qui avait fait de cette question une condition *sine qua non* de son adhésion aux mesures de contrainte, il fut entendu que les crédits de ravitaillement seraient complétés au moyen d'avances qui varieraient en fonction du nombre des tonnes livrées « et qui seraient »... — je lis le texte même du protocole — « remboursées avec intérêts au taux de 6 p. 100 l'an, au plus tard le 1er « mai 1921, sur les premiers payements faits en espèces par le Gouver- « nement allemand au titre des Réparations ».

« Elles s'ajouteront aux charges incombant au Gouvernement alle- « mand en vertu du Traité de Versailles ou de tout accord complémen- « taire et jouiront, sous réserve de l'approbation de la Commission des « Réparations, en vertu de l'article 248 dudit Traité d'une priorité abso- « lue sur les autres charges ».

M. Barthe. — Cela nous coûtera plus de 500 millions.

M. le Président du Conseil. — Il importe de noter que ces avances sont complètement étrangères au prix du charbon ; elles ne l'augmenteront pas d'un centime, bien au contraire. Voici d'après le service compétent, quelle est la situation :

Jusqu'à l'arrangement de Spa, le prix moyen de la tonne de charbon est, en France, de 240 à 250 francs. L'exécution de l'arrangement de Spa, le ferait tomber à 200 francs.

tonnes que le Comte de Brockdorff-Rantzau avait proposé l'année précédente aux Gouvernements alliés, et que ceux-ci avaient repoussé.

Quant au prix « que va-t-il se produire? s'écria-t-il. Comme « le marché allemand comporte,bien entendu, des prix différents « pour des qualités différentes, nous paierons ces différences : « nous payons déjà. Mais en outre, par suite de votre accord, « nous payerons par tonne, pour toute quantité livrée, de qualité « quelconque 5 m. o. de plus, c'est-a-dire, au cours actuel du

---

Il s'agit d'ailleurs, pour les avances d'une opération financière interalliée dont les modalités sont envisagées en ce moment même entre Alliés.

Dès le début de la discussion les Alliés s'étaient occupés d'une question qui leur avait paru immédiatement d'une importance capitale. C'était l'établissement, en Allemagne même, d'une commission chargée de contrôler sur place l'établissement des programmes des livraisons de charbon.

Je vous demande, à raison de son importance et de sa brièveté, la permission de vous lire le texte même de ce règlement :

« Une délégation permanente de la Commission des Réparations sera installée à Berlin. Elle aura pour mission de s'assurer par « les moyens suivants que les livraisons de charbon, prévues à l'arrangement du 15 juillet 1920, sont effectuées.

« Les programmes de répartition générale de la producion, avec « détails de provenance et de qualités, d'une part, et les ordres destinés « à assurer les livraisons aux Puissances alliées d'autre part, seront établis par les autorités allemandes compétentes et soumis par elles au « visa de ladite délégation, dans un délai convenable, avant leur transmission aux organismes d'exécution.

« Aucune modification dans ledit programme, qui serait susceptible « d'entraîner une réduction dans les livraisons aux Alliés, ne pourra « entrer en vigueur sans le visa préalable de la délégation de la Commission des Réparations à Berlin.

« La Commission des Réparations à qui le Gouvernement allemand « devra périodiquement rendre compte de l'exécution par les autorités « compétentes des ordres donnés pour les livraisons aux Alliés signalera « aux puissances intéressées toutes infractions aux principes ci-dessus « adoptés ».

Sous ces garanties, à ces conditions, quelle quantité mensuelle de charbon doit nous être livrée ? Je ne reviens pas sur ce à quoi le Traité d'abord, la Commission des Réparations ensuite d'après le Traité, nous avaient donné droit. Ce qui est plus intéressant et plus précis, c'est de savoir ce que nous avons reçu jusqu'ici : au mois de janvier, en chiffres ronds 497.000 tonnes; en février, 604.000 tonnes; en mars 583.000 tonnes ; en avril, 660.000 tonnes ; en mai, 942.000 tonnes ; en juin, 855.000 tonnes. L'engagement nouveau...

« dollar 13 fr. 75. Si vous prenez le chiffre des livraisons totales « de charbon, vous vous apercevrez que la prime va coûter « 330 millions, dont 263 pour la France seule.

« A côté de la prime, il y a l'avance.

« L'avance sera égale par tonne à la différence entre le prix « intérieur du marché allemand majoré de la prime fixe de « 13 fr. 75 et le prix d'exportation fob, soit port allemand, soit « port anglais, et en tout cas, le plus bas de ces deux prix.

« Pratiquement, c'est le prix anglais qui servira de pivot parce

---

M. Inchels. — Il sera tenu comme l'ancien.

M. le Président du Conseil. — ...nous donne droit par mois, en comptant la transformation en coke, à 1.500.000 tonnes.

A droite. — Ce sont des promesses.

M. le Président du Conseil. — Je vous demande pardon de ces chiffres (*Parlez, parlez*).

M. Amédée Peyroux. — Ils sont extrêmement intéressants.

M. Marcel Habert. — Ils sont très instructifs.

M. le Président du Conseil. — De ce fait voici quelle sera la situation générale en charbon de notre pays.

Je laisse de côté un détail qui a pourtant son intérêt. Nous avons obtenu à Spa que les mines françaises en Pologne — il y en a un certain nombre — eussent désormais la liberté d'exporter en France tout ce qu'elles produiraient au-dessus de leur production actuelle. On s'attend de ce chef à une exportation de 150.000 tonnes par mois. (*Très bien, très bien).* Je ne la cite que pour mémoire je ne la fais pas entrer en compte.

Voici, en ne parlant bien entendu que de la France anciennes frontières, — l'Alsace et la Lorraine et la Sarre formant un tout qui s'équilibre, — quelle serait, pour l'hiver prochain, la situation au point de vue de la fourniture de charbon : charbon allemand, 1.500.000 tonnes ; charbon des mines françaises, 1.600.000 tonnes ; charbon anglais, 750.000 tonnes ; charbon américain, 250.000 tonnes ; charbon belge, 100.000 tonnes; soit au total, par mois 4.200.000 tonnes.

A l'extrême gauche. — Sur le papier.

M. le Président du Conseil. — Les besoins mensuels s'élevant au complet, à 5.300.000 tonnes, on voit que ces besoins seraient satisfaits dans une proportion de 80 %.

Au cas où ces promesses, comme on le fait entrevoir de ce côté (l'extrême gauche), ne seraient pas tenues, l'article 7 du protocole est ainsi conçu :

« Si, à la date du 15 novembre 1920, il était constaté que le total « des livraisons d'août, septembre et octobre 1920, n'a pas atteint « 6 millions de tonnes, les Alliés procèderaient à l'occupation d'une nou- « velle partie du territoire allemand, région de la Ruhr ou toute autre... (*Applaudissements au centre, à droite et à gauche).*

« qu'il ne se fait pas d'exportation de charbon par port allemand.

« Il en résulte... que si je prends d'un côté le prix intérieur « allemand, c'est-à-dire 70 fr., plus 13 fr. 75, soit 83 fr. 75, et « d'autre part, le prix anglais d'exportation soit 240 fr., l'avance « sera égale par tonne à 156 fr. 25.

« Si vous faites le calcul, cette prime atteindra mensuelle- « ment pour la totalité du charbon livré, soit 2 millions de tonnes, « 312 millions dont la France paiera 61 %, soit environ 190 mil- « lions.

« Si je récapitule, je trouve qu'en vertu de l'accord de Spa, « nous recevrons 1.600.000 tonnes par mois. Le Traité nous don- « nait le droit de les recevoir à 70 fr., prix intérieur du marché « allemand soit :

70 × 1.600.000 = 112 millions de francs.

« Pour cela nous n'avions rien à débourser. L'Allemagne « était, purement et simplement créditée à son compte Répara- « tions. Voilà le Traité .

« Or, avec la combinaison actuelle, pour cette valeur de char- « bon de 112 millions que nous avions, de par le Traité, à recevoir « sans rien payer, nous aurons à payer par mois 22 millions de « francs pour la prime de 5 m. o. ,et un peu moins de 200 mil- « lions de francs pour l'avance.

De son côté, M. Loucheur fit une critique sévère des accords de Spa.

« Le charbon allemand devait être livré au prix intérieur

M. Lacotte. — Il n'y a que cela de vrai.

M. Léon Daudet. — Il n'y a que cela qui compte.

M. le Président du Conseil. — « ...étant observé que, à Spa, les « Alliés ont signé l'engagement écrit que si, à une date déterminée, un « engagement déterminé n'avait pas été rempli la sanction se déclencherait « immédiatement ». *(Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs).*

M. Marcel Habert. — C'est là ce qu'il faut enregistrer nettement.

M. le Président du Conseil. — Tels sont les résultats obtenus. Qu'ils soient critiquables en plus d'un point, si j'avais pu le méconnaître, les voix autorisées de quelques-uns de ceux qui à des titres divers, ont participé à la confection du Traité de Versailles, me l'eussent déjà rappelé de haut. (*Sourires*). Je m'incline avec humilité sous leurs foudres.

« allemand. Pourquoi avions-nous inscrit cette disposition dans « le Traité ?

« Nous étions préoccupés de ce fait qu'avant la guerre l'in- « dustrie allemande avait toujours été en avance sur l'industrie « française, parce qu'elle avait le charbon à un prix inférieur au « nôtre. Après de longues discussions qui ont duré plusieurs « journées, nous avons réussi à faire accepter le texte qui figure « au Traité, et dans lequel nous avons indiqué le prix intérieur « allemand pour avoir la même situation que l'industrie alle- « mande en ce qui concerne notamment la production de la fonte.

« A ce prix, vous avez accepté d'ajouter 5 m. o., c'est-à-dire « au cours du change actuel, 13 fr. 75. Cela paraît peu de chose. « Or, nous payons le charbon, d'après le Traité 70 fr. ; 14 fr., « cela fait 20 p. 100 d'augmentation dont l'industrie française va « être handicapée par rapport à l'industrie allemande, sans par- « ler du prix auquel elle paye le charbon anglais et le charbon « allemand.

« Ce n'est pas tout. Ces 5 m. o., il faut les payer tandis que « les 66 fr., conséquence du Traité, sont portés simplement au « crédit de l'Allemagne ; et nous devrons payer non pas en mon- « naie française, mais en monnaie étrangère. Par conséquent, on va « encore avilir notre change en achetant cette monnaie étrangère.

« Ce n'est pas fini. Pour faire une avance à l'Allemagne quelle « idée extraordinaire en apparence, a-t-on eue ? Il aurait été « simple de dire : on fera à l'Allemagne une avance de 50, de 100, « de 200 millions par mois. Non, c'était trop simple au regard « de certains, qui depuis longtemps, désirent que le charbon « fourni par l'Allemagne, le soit au prix du marché mondial. « En faisant intervenir ce prix du marché mondial dans cette « question d'avances, sans aucune raison plausible, n'allez-vous « pas créer un très dangereux précédent ? Pourquoi avoir laissé « mettre cette indication dans l'article en question, alors qu'elle « n'avait rien à y faire.

« Savez-vous ce qu'on a voulu faire en insérant cette clause ? « On a voulu peut-être justifier, aux yeux du monde, ce fait

« extraordinaire, contre lequel je me suis élevé plusieurs fois « à cette tribune que, actuellement, alors que le charbon anglais « est vendu 40 shillings aux industriels anglais, il est vendu « 120 shillings à la France.

« En introduisant ce prix mondial dans cet article où il n'a « rien à voir, je le répète, qu'a-t-on voulu faire ?

« On l'a inscrit pour permettre plus facilement dans l'avenir « la reprise d'une conversation qui aurait pour but de nous faire « accepter ce prix comme base, contrairement au Traité ».

M. Le Trocquer répondit. Il convainquit la Chambre qu'au prix d'un léger sacrifice, nous avions l'assurance, d'avoir du charbon trié, classé et qualifié.

Le Gouvernement avait tremblé pour sa majorité.

La presse faisant écho à de nombreux parlementaires, regrettait en général que la base des prix fût le prix mondial et reprochait amèrement à l'Angleterre sa politique égoïste. Le *Times* semblait lui-même reconnaître le bien-fondé de ces reproches, il écrivait :

« Le trait caractéristique de la Conférence de Spa que nous « déplorons le plus amèrement, est la possibilité que l'attitude « britannique, à certains moments, semblait prêter aux calomnies « allemandes visant la loyauté et la fermeté de l'Angleterre en « tant qu'Alliée. Nous craignons que l'on entende trop parler sur « ce sujet au cours des débats français sur la conférence. Nous « espérons cependant que les vrais patriotes français qui pour- « raient être tentés de la critiquer comme ils pourraient juste- « ment et amèrement la critiquer en certains cas, se rappelle- « ront aussi que sur les deux points suprêmement importants, « l'Angleterre s'est tenue avec fermeté aux côtés de la France ».

Il est bien vrai d'ailleurs qu'au cours de ces négociations, l'Angleterre s'était montrée gourmande. A Spa, en effet, on n'avait pas seulement réglé la question du charbon, on avait aussi remis en discussion d'autres chefs de réparations tels que: bétail, matériel ferré, bateaux.

« On peut s'étonner, écrit Witness (1), que de ces questions « qui étaient intimement liées en bonne logique, une seule ait été « réglée par l'arrangement : celle des bateaux. Il fut convenu « que le prix dont serait créditée l'Allemagne serait basé sur « celui qui pourrait être obtenu de la vente sur le marché britan- « nique et à des ressortissants britanniques des bateaux livrés par « l'Allemagne. Il est inutile de souligner l'importance de cette « clause pour la puissance qui a reçu la presque totalité de la « flotte allemande. Il faut seulement regretter que des disposi- « tions aussi avantageuses n'aient pas été inscrites au profit des « puissances qui reçoivent du charbon en remplacement de celui « de leurs mines détruites, et des matériaux pour reconstruire « leurs régions dévastées ».

(1) Witness. — Le problème des Réparations du Traité de Versailles à l'accord de Londres.

CHAPITRE III

DE SPA A WIESBADEN

Juillet 1920-octobre 1921.— *Pendant le deuxième semestre de l'année 1920, la production des houillères françaises enregistre une augmentation de 3 millions de tonnes par rapport au premier semestre (12 millions de tonnes contre 9 millions), les importations de houille proprement dites, une augmentation de 750.000 tonnes (12.400.000 tonnes contre 11.650.000). Dans ces importations, la part de l'Angleterre fléchit; elle n'atteint plus que 4.700.000 tonnes contre 6.760.000 ; par contre les importations en provenance des Etats-Unis passent de 497.000 tonnes à 2.192.000, celles de l'Allemagne, de 1.638.000 tonnes à 3.299.000.*

Les conditions meilleures de l'approvisionnement de la France en combustibles, aperçues dès la fin du 1er semestre 1920, avaient déterminé le B. N. C. à fixer le prix maxima caf d'achat pour les charbons anglais dans le but de freiner leur hausse et celle des frêts. Le premier arrêté pris dans ce but, en date du 22 mai 1920, comportait des prix de beaucoup inférieurs aux cours pratiqués. C'est ainsi que les charbons amirauté 1re qualité étaient taxés cif 138/ contre des cours pratiqués de 115/ fob pour ces charbons et 45/ pour les frêts. Cette mesure fut étendue aux charbons américains à partir du 1er août.

Ce premier arrêté fut revisé le 15 août 1920. Le B. N. C. diminua de 10/ à 15/ les prix précédemment fixés, pour tenir compte de la baisse des frêts survenue dans l'intervalle.

Cette première dépression sur le marché des frêts constitue la prémisse de la crise économique et industrielle qui s'est déclarée au cours de l'automne 1920, entraînant une diminution de la consommation des combustibles minéraux, la constitution d'importants stocks sur le carreau des mines, dans les ports, sur les terrains de stockage des Offices de répartition.

Octobre 1920 marque le début de l'écroulement des prix. Par des arrêtés divers et successifs, s'échelonnant du 1er novembre 1920 à mars 1921, le B. N. C. réduisit les prix maxima d'achat des charbons britanniques et américains, les ristournes qui étaient allouées à ces combustibles, les prix de vente des charbons français, sarrois et belges, par la diminution progressive des surtaxes et enfin les prix de vente des charbons allemands. L'énumération suivante des modifications successives apportées aux prix des combustibles anglais, américains, français et allemands traduisent le trouble dans lequel s'est trouvé à cette époque le marché charbonnier.

Charbons anglais (gros amirauté 1re qualité)

Prix cif, taxé au 1er octobre 1920 : 128/. — Prix fob, taxé au 10 décembre 1920 : 72/6. . . Prix fob, taxé au 28 janvier 1921 : 47/6.

Le cours des frêts Cardiff-Rouen durant la même période a fléchi de 30/ à 7/6.

Charbons américains

Prix maximum cif., d'achat taxé : en octobre 1920, 28 dollars; en janvier 1921, 15 dollars; en février 1921, 9 dollars.

Charbons français

Les prix de vente furent fixés aux chiffres suivants :

Dates	Prix à la mine du tt. vt. 25 % Bruay	Surtaxes	Prix de vente
1er oct. 1920	76	125 %	171
1er nov. 1920	76	110 %	159,60
1er déc. 1920	76	85 %	140,60
11 déc. 1920	76	80 %	136,80
22 déc. 1920	76	30 %	98,80
15 fév. 1921	78	28 %	99,84
1er mars 1921	78	supprimée	78

Charbons allemands

Les prix de vente fixés fob Rotterdam en juin 1920 à 200 frs, 225 frs, et 250 frs, suivant les catégories furent successivement diminués de 25 frs le 24 novembre ; de 20 frs le 10 décembre. Ces prix furent ramenés le 21 décembre 1920 à 100, 125 et 150 frs. Enfin en mars 1921, un nouveau tarif fut publié fixant à 80 frs, le prix du tout-venant 40/45 % de gros jusque là vendu 125 francs.

Malgré les réductions apportées aux prix, les combustibles de toute origine ne trouvaient qu'un écoulement très difficile à raison de la sous-consommation résultant de la crise économique et du fait que l'hiver 1920-21 fut très doux.

Aussi les stocks sur le carreau des mines françaises, malgré leur production réduite, atteignaient 950.000 tonnes à fin janvier 1921; 1.100.000 tonnes à fin février ; 1.300.000 tonnes à fin mars.

Le Bureau National des Charbons fut en conséquence débordé et dut rendre liberté au commerce des charbons dès le 1er mars 1921.

De mars à octobre 1921, la dépression industrielle s'accentua, aggravant la situation du marché charbonnier. La grève des mineurs britanniques, qui éclata le 1er avril et dura jusqu'en juillet 1921, permit de liquider une partie des stocks accumulés en France. Elle n'eut aucune répercussion sur les prix du marché français qui, durant toute cette période, furent de 86 frs, pour le tout-venant 30-35 % des mines du Nord et de 99 frs, sur wagon Rouen pour le tout-venant allemand 40-45 %. Le tout-venant Cardiff qui cotait 110 frs sur wagon départ Rouen à fin mars 1921, ne valait plus au mois d'août que 88 francs.

En dépit des critiques que provoquèrent les accords de Spa, ils eurent effet immédiatement. La satisfaction de l'Allemagne se manifesta par l'acceptation d'une augmentation de la journée de travail par 250.000 mineurs réunis à Bochum. Les livraisons commencèrent. A la vérité, elles n'atteignirent pas tout-à-fait les tonnages prévus par les accords et notifiés à l'Allemagne par la C. D. R. (1).

Les livraisons furent de (pour la France) :

août	1.417.000 tonnes
septembre	1.460.000tonnes
octobre	1.525.000 tonnes

Les évènements par conséquent ne justifièrent pas complètement les attaques des adversaires du cabinet Millerand, relatives tant aux quantités qu'au prix payé par le consommateur.

En effet, en ce qui concerne les quantités, il est manifeste qu'à partir d'août 1920, nous reçumes beaucoup plus de charbon qu'auparavant ; mais non seulement la mise en vigueur des accords de Spa nous avait procuré du charbon, mais elle en avait fait baisser les prix. Il ne faut, en effet, pas oublier qu'à cette époque, le mécanisme complexe de la péréquation des prix du charbon était encore en vigueur et que le fait de rentrées abondantes de combustibles donnait des ressources à la péréquation, de sorte que même si nous payions plus cher à l'Allemagne le charbon qu'elle nous livrait, en définitive, celui que recevait le consommateur français lui revenait à meilleur compte (2).

L'accroissement des ressources du compte péréquation provenait à la fois du fait que du charbon moins cher nous arrivait,

---

(1) Les accords de Spa signés, les Gouvernements alliés s'en étaient remis à la C. D. R. du soin de leur exécution. Les Gouvernements alliés s'étaient en quelque sorte substitués à la C. D. R. pour les négociations.

(2) Y avait-il perte pour le Gouvernement français ? Le rapport sur le « Budget Spécial des Dépenses Recouvrables pour les versements à recevoir en exécution du Traité de Paix », de M. de Lasteyrie, rapporteur

et ensuite que ces arrivages mêmes avaient fait baisser le prix des charbons anglais et américains. Et ainsi la politique de l'Angleterre qui, à Spa, avait paru triompher sur toute la ligne (bateaux et charbons), se retournait quelque peu contre elle.

Il faut cependant retenir des critiques adressées à M. Millerand que le principe des primes et des avances nous faisait payer, et payer assez cher, la satisfaction d'un droit que nous tenions du Traité de Versailles.

En novembre, les livraisons diminuèrent, mais surtout la qualité devint plus mauvaise, et l'on dut exclure de grandes quantités des tonnages donnant droit à la prime de 5 m. o. Les Allemands alléguèrent que la baisse anormale des eaux du Rhin n'avait pas permis le transport.

Pour les trois derniers mois d'application du régime de Spa, les livraisons furent de (pour la France) :

novembre 1920	:	1.152.000 tonnes
décembre	:	1.123.000 tonnes
janvier 1921	:	993.000 tonnes

Les accords de Spa devant venir à expiration le 31 janvier 1921, la C. D. R. notifia le 27 décembre 1920 au Gouvernement allemand qu'à partir du 1er février, il eût à livrer des quantités

---

de la Commission des Finances de la Chambre des Députés, porte que les avances et les primes furent de :

		Primes	*Avances*	*Soit*
août	1920.....	19.198.310	124.366.800	143.565.110
septembre	»	17.680.472	130.918.200	148.598.672
octobre	»	20.767.050	131.086.683	151.853.733
novembre	»	3.555.720	145.956.850	149.512.570
décembre	»	3.688.896	126.935.644	130.624.540
janvier	1921.....	2.588.760	107.821.861	110.410.621
		67.479.208	767.086.038	834.565.246

Mais pendant toute cette période, la vente en France par l'O. H. S. des charbons livrés fut rémunératrice; c'est même avec les ressources qu'elle apporta, que le B. N. C. put combler le déficit de ses opérations de compensation des frêts maritimes et des prix du charbon.

mensuelles de 2.200.000 tonnes pour l'ensemble des Alliés, augmentées de 250.000 tonnes pour combler l'arriéré des livraisons d'août à janvier.

Quelques jours plus tard, le 29 janvier 1921, le Gouvernement allemand adressa à la C. D. R. un mémoire dans lequel il faisait des propositions relatives à la réglementation de la livraison des charbons après le 1er février 1921.

Le Gouvernement allemand, y était-il dit, dans le but d'augmenter la production et les disponibilités à verser aux Alliés a pris les dispositions suivantes :

1°. — Il a substitué, dans la mesure du possible, le lignite au charbon dans la consommation intérieure ;

2°. — D'autre part il a essayé d'accroître la production. Ce dernier effort a été fait en vain, et il y a encore une pénurie de combustible dont souffrent l'industrie, l'agriculture et l'alimentation domestique allemandes.

Le fait que les livraisons aux Alliés sont presqu'exclusivement faites en houille, n'est pas pour atténuer cette pénurie.

Le Gouvernement allemand faisait encore ressortir que des stocks considérables avaient été constitués en France et que les exigences de la C. D. R. ne portant plus que sur les qualités, on pouvait conclure que la France avait assez de charbon.

Il proposait donc :

1°. — Des livraisons de 1.800.000 tonnes par mois pendant 6 mois, à effectuer à partir du 1er février 1921 ;

2°. — Le maintien de la prime de 5 m. o., par tonne livrée de charbons classés et qualifiés;

3°. — Une certaine indemnité en espèces en vue de compenser un peu la différence de son prix à l'intérieur par rapport au prix du marché.

Le principe des primes et des avances ne déplaisait pas à l'Allemagne. Il lui déplaisait d'autant moins que, un avantage en entraînant un autre, la France lui avait accordé des facilités de remboursement appréciables. Le Gouvernement français, en effet, avait, le 28 décembre 1920, passé avec le Gouvernement allemand

une convention aux termes de laquelle, au lieu que les avances fussent remboursées au plus tard le 1er mai 1921, l'Allemagne s'engageait « à livrer à la France une quantité de charbon égale à « celle dont la valeur aurait été appliquée... au remboursement « des avances faites par la France en exécution des dispositions « du Protocole de Spa ». « Les livraisons s'ajouteraient à celles « prévues par le Traité de Versailles, et s'effectueraient par « quantités mensuelles à fixer par la France, mais ne seraient pas « supérieures à 500.000 tonnes ».

On ne savait quel nouveau statut faire aux livraisons à effectuer à partir du 1er février. Mais les protestations qu'avaient soulevées le principe des primes et des avances se faisaient encore si vivement sentir, qu'on ne pouvait songer à le renouveler. D'ailleurs le Ministère Millerand était tombé.

La Conférence Interalliée réunie à Paris à la fin de janvier devait être saisie de la question des charbons, mais elle jugea qu'il appartenait uniquement à la C. D. R. de lui donner une solution.

L'Allemagne retomba, rien n'ayant été convenu, sous le régime des décisions de la C. D. R. ; celle qui lui avait été adressée le 27 décembre 1920 devenait donc exécutoire, en dépit de la réponse que M. Bergmann lui avait faite, à savoir que le Gouvernement allemand ne saurait considérer la décision prise que comme « une demande qui lui était imposée, et à laquelle il « essayerait de satisfaire de son mieux ».

La question du charbon n'était pas la seule qui apportât des difficultés dans les négociations avec les Allemands. Le ralentissement de l'industrie en France, le fait que des stocks avaient été constitués partout atténuait même quelque peu nos besoins de charbon. Mais la question des Réparations dans son ensemble était à l'ordre du jour, parce qu'on se rendait compte que les 20 milliards m. o. qu'aux termes du Traité de Versailles, l'Allemagne devrait avoir versés au 1er mai 1921, et sur lesquels un solde de plus de 12 milliards restait du, ne seraient pas payés, le Gouvernement allemand ne prenant aucune mesure pour s'ac-

quitter de son engagement. La Conférence Interalliée qui venait de se terminer à Paris l'avait invité à faire à Londres, le mois suivant, des contre-propositions, puisqu'il avait refusé de souscrire au programme établi par elle. Les contre-propositions présentées par le Docteur Simons furent jugées inacceptables. Elles comportaient un article ainsi libellé :

3°. — « Toutes les prestations en nature (payements, ces-« sions, livraisons, etc), dues par l'Allemagne aux termes de la « Partie VIII, section Ire et Annexes et de la Partie IX du « Traité de Versailles seront censé être réglées ».

Les Alliés arrêtèrent immédiatement un programme de sanctions qui prévoyait l'occupation de Duisbourg, Ruhrort et Dusseldorf, ainsi que des mesures de saisie des douanes et signifièrent aux Allemands d'avoir à faire de nouvelles propositions ou à exécuter le Traité. Devant la carence allemande, les sanctions furent appliquées sans délai (8 mars).

En dépit de l'occupation, les Allemands continuèrent leur politique de dérobement. La presse allemande signalait véhémentement « la violation du territoire et du Traité » et développait le thème qu'il était impossible, même à un grand pays comme l'Allemagne de verser 20 milliards de m. o., en deux ans, lorsque par le fait de livraisons en nature considérables, principalement de charbon, on empêchait son industrie de renaître.

Déjà le 9 février, la Commission allemande des dommages de guerre avait remis à la C. D. R. une note pour attirer son attention sur le mémoire que le Gouvernement allemand lui avait adressé le 29 janvier. A la fin de mars, l'Allemagne protesta à nouveau près de la C. D. R. et du Gouvernement belge, parce que disait-elle certains pays réceptionnaires revendent à l'étranger le charbon que l'Allemagne leur livre, ce qui prouve suffisamment qu'ils en ont assez.

En février, mars, avril, les livraisons furent encore déficitaires. (V. graphique).

Sans la grève des mineurs anglais qui commença le 1er avril 1921, et qui menaçait d'être longue (elle dura en fait jusqu'en juillet), la France se serait peut-être satisfaite de ces livraisons, mais d'autre part, en dépit des avertissements réitérés de la C. D. R., l'Allemagne ne prenait toujours aucune mesure financière pour faire face à son échéance du 1er mai, et l'opinion alliée se montrait inflexible sur ce chapitre, les Etats-Unis ayant affirmé leur intention d'exiger le montant de toute leur créance.

M. Briand déclara à la Chambre : « Si l'échéance arrivée, « l'Allemagne essaye par de nouvelles tergiversations de se sous- « traire à ses obligations, c'est une main ferme qui s'abattra sur « son collet » et au Sénat : « l'huissier envoyé, si le débiteur per- « siste à se montrer récalcitrant, il faut avoir recours au gen- « darme ».

Le 21 avril, l'Allemagne fit de nouvelles propositions, elle préconisait la reconstruction des régions dévastées au moyen de main-d'œuvre et de matériaux allemands. On en retint le principe, mais on exigea le payement. L'échéance arriva. L'Allemagne ne paya pas. Le 5 mai, les Alliés lui envoient un ultimatum. M. Briand rappelle une classe sous les drapeaux et des troupes se dirigent sur la Ruhr. Le 11 mai l'Allemagne plie et s'engage « à remplir sans conditions ni réserves ses obligations telles « qu'elles sont fixées par la C. D. R. ».

*
**

En même temps qu'elle fixait le montant de la dette Allemande (1), la C. D. R. établissait le total des livraisons et paye-

(1) Il convient de rappeler peut-être, en une note succinte, étant donné que de longues années se sont écoulées depuis ces évènements, étant donné aussi leur complexité, les faits qui se sont déroulés à cette époque. Lors de la rédaction du Traité de Versailles, le chiffre de l'indemnité due par les Allemands n'avait pas été déterminé. Les élections de 1919, en France et en Angleterre s'étaient faites au cri de « l'Allemagne paiera » et les Gouvernements d'alors, soucieux de ne pas décevoir leurs nationaux, reculant devant l'énormité des chiffres qu'ils avaient annoncé (Lloyd George 500 milliards m. o., Loucheur 800 milliards), avaient préféré s'en remetre à la C. D. R. du soin de fixer l'indemnité. Ils lui avaient assigné comme date extrême le premier mai 1921. L'Allemagne

ments sur compte effectués par l'Allemagne avant le 1er mai 1921. Le total des sommes ainsi reçues par les Alliés se montait à 5.099.753.000 m. o.

Le charbon y figurait pour 423.360.000 m. o.,
dont 324.979.000 pour la France
54.589.000 pour l'Italie
et 43.792.000 pour la Belgique

Les chiffres relatifs au charbon, comme plusieurs autres d'ailleurs, étaient provisoires puisque la question du prix auquel ils étaient portés au crédit du compte de l'Allemagne n'avait jamais été réglée.

Comme nous l'avons dit, le Traité de Paix prévoyait deux prix, et la C. D. R. n'avait jamais pu décider lequel devait faire loi. Les chiffres provisoires avaient été établis en facturant les charbons livrés par voie de mer au prix d'exportation anglais.

L'Allemagne avait toujours soutenu que les livraisons faites par Rotterdam, Amsterdam, Anvers et Gand, comportaient le prix fob. En 1920, le 25 février, le service juridique de la C. D. R. avait examiné la question du prix fob. Mais l'unanimité requise par le Traité de Versailles n'ayant pu être obtenue, la C. D. R. émit un avis de majorité et un avis de minorité.

L'avis de majorité était qu'il y avait fourniture par voie de

---

prenant les devants avait proposé en 1920 que l'indemnité fut fixée à 7 milliards m. o. En janvier 1921, en dépit des efforts que les Gouvernements alliés avaient fait à San-Rémo, Hythe, Boulogne, Spa, le montant de la dette n'étant pas encore déterminé, le Gouvernement allemand publia un mémoire dans lequel il évaluait à 21.200 millions m. o., la valeur des prestations diverses faites par l'Allemagne entre novembre 1918 et le 31 décembre 1920. Le charbon y figurait pour 500 millions m. o. La Conférence interalliée qui, à ce moment, tenait ses assises à Paris, élabora le 29 janvier un programme de réparations qui astreignait l'Allemagne à payer pendant 42 ans des annuités progressant de 2 à 6 milliards m. o. auxquels s'ajoutaient 12 % des exportations allemandes. Le Gouvernement allemand n'accepta pas ce programme, et le 1er mai il remit à Londres aux Gouvernements alliés les contrepropositions dont il a été parlé et qui parurent indignes d'examen. Le 27 avril cependant la C. D. R. avait évalué la dette allemande à 132 milliards m. o.

mer, et par conséquent application du prix fob, lorsque la partie du voyage à effectuer par le charbon départ Ruhrhort avait été faite par voie de mer. La minorité estimait au contraire que le critérium à suivre était la voie par laquelle le charbon arrivait au port destinataire. Ce n'est pas le lieu de rechercher lequel de ces raisonnements se justifiait, il importe seulement de retenir que l'avis de majorité comportait pour nous la facturation des charbons livrés, via Rotterdam, Anvers, Gand, au prix fob à un prix par conséquent plus élevé que le prix intérieur allemand, alors que le Traité de Versailles ne prévoyait le prix fob que pour les livraisons faites par ports allemands.

La question fut souvent reprise, mais toujours sans succès. Au mois de juin 1921, la C. D. R. renvoya l'examen de la difficulté et de quelques autres qu'elle n'était pas davantage parvenue à résoudre aux Gouvernements interalliés, anglais, français italien, belge.

M. Loucheur, alors Ministre des Régions Libérées se mit en campagne, il entama des pourparlers avec le Gouvernement allemand, représenté par M. Bergmann.

M. Loucheur avait adopté le plan de reconstruction des Régions libérées auquel le Gouvernement allemand avait déclaré vouloir mettre tout son effort. Les évènements de mai avaient laissé subsister une certaine tension, préjudiciable à tous, que la politique de la conversation et des concessions réciproques allait quelque peu apaiser. Au cours de ces négociations, la question du prix auquel serait facturé le charbon fut abordée. Le prix intérieur allemand devenait de plus en plus intéressant, la baisse du mark s'accentuait et la différence entre le prix intérieur allemand et le prix d'exportation anglais, auquel nous étaient comptés les charbons livrés par l'Allemagne, se faisait de plus en plus grande.

En même temps que M. Bergmann négociait avec M. Loucheur, M. Erzberger qui paraissait craindre que la France tînt particulièrement à ce que l'Allemagne fît une concession sur les prix, déclarait que la politique charbonnière allemande devait

consister à augmenter le prix intérieur pour aider l'Allemagne à faire face à ses engagements. De son côté, l'Angleterre, qui venait de terminer sa grève minière (juillet 1921) et qui ne redoutait plus d'avoir à demander du charbon à la France, ne regardait pas favorablement les pourparlers Loucheur-Bergmann. Elle était en pleine crise ; le charbon peu cher en France, l'Allemagne exportant beaucoup (le développement des exportations allemandes était à la base de l'entente Loucheur-Bergmann), c'était autant de points noirs dans l'horizon britannique. L'Angleterre manifesta par une note son désappointement de voir un des Alliés, la France, entreprendre des négociations isolées avec l'Allemagne, invoquant la solidarité économique et politique des Alliés et l'interdépendance des questions à résoudre.

Au mois d'août 1921, la conférence des Ministres des Finances interalliés, réunie à Paris, plaça dans le cadre des questions qu'elle avait à étudier, l'accord sur les prix des charbons que MM. Loucheur et Bergmann avaient élaboré (l'Allemagne abandonnait son interprétation des prix fob moyennant quoi la France lui faisait des concessions relatives au bétail). La conférence clôtura ses travaux par une convention en six points, dont le deuxième sanctionnait l'accord Loucheur-Bergmann, et réglait la question du prix des charbons reçus jusqu'au 31 août 1921 :

II. — « Les sommes à payer au débit de la Belgique, de la « France et de l'Italie pour les livraisons de charbon faites à « ces puissances en application du Traité de Versailles jusqu'au « 31 août 1921 seront calculées en admettant que le § 6 a, de « l'Annexe V à la Partie VIII du Traité est applicable à la tota- « lité ».

On allait donc appliquer le prix intérieur allemand à toutes livraisons de charbon faites au titre des Réparations. C'était pour la France, un avantage d'environ 140 millions m. o.

Malheureusement le § 2 de l'accord du 13 août n'était pas détachable des autres, l'avantage de 140 millions de m. o. qu'il procurait à la France n'était rien en comparaison de la perte

qu'elle éprouvait du fait d'autres stipulations, particulièrement, celle relative à la cession de la Sarre ; et le Gouvernement français ne ratifia pas l'accord.

M. Loucheur continua ses négociations avec M. Rathenau, remplaçant de M. Bergmann, en vue de conclure un accord de Gouvernement à Gouvernement, puisqu'était si difficile une entente entre tous les Alliés.

Leurs pourparlers durèrent jusqu'à fin septembre, et le 7 octobre, un accord fut signé à Wiesbaden.

Le mémorandum consacré au charbon comportait un article qui disposait que les prix applicables aux livraisons de charbon effectuées par Rotterdam, Anvers, Gand ou tout autre port non allemand étaient ceux payés par les consommateurs allemands en Allemagne.

La question des prix de facturation des charbons livrés par voie de mer, était enfin tranchée (voir annexe V, accord de Wiesbaden). Malheureusement, la solution ne concernait pas seulement le passé; elle engageait aussi l'avenir.

***

Le charbon n'était qu'un des élèments des négociations de Wiesbaden ; mais il y tenait une place considérable et la solution apportée à la question des prix déplut en Angleterre. Sir John Bradbury, le représentant britannique à la C. D. R. manifesta de l'inquiétude ; il craignait que les importantes prestations en nature accordées à la France par les accords de Wiesbaden n'empêchassent l'Angleterre de toucher la part des Réparations qui lui revenait. Le Gouvernement anglais adressa à la fin de novembre 1921 une note au Gouvernement français dans laquelle il marchandait son assentiment aux accords en question. On ne peut, disait en substance la note, demander à la Grande-Bretagne de ratifier plusieurs accords en souffrance, notamment ceux de Wiesbaden, si la France ne trouve pas le moyen de ratifier la Convention du 13 août.

Les négociations paraissaient insolubles. Devant cette mésentente entre les Alliés, l'Allemagne pensa à demander un moratoire En dépit des avertissements de la C. D. R., relatifs aux mesures propres à l'assainissement de la situation financière du Reich en vue des prochaines échéances ,le Gouvernement allemand se déclara, le 17 décembre 1921, incapable de payer ,et formula sa demande de moratoire.

Les Alliés discutèrent à Londres et à Cannes. Il fut admis que, si on accordait un moratoire, il ne s'appliquerait pas aux livraisons en nature, et la discussion reprit sur les accords de Wiesbaden. Le Conseil des Ministres, qui s'était saisi, le 3 janvier 1922, de la question des charbons, avait dépéché à Cannes, M. Le Trocquer, pour qu'il défendît aux côtés de M. Briand la clause de ces accords relatives aux prix. L'assentiment des Alliés fut obtenu. Le lendemain 13 janvier, M. Briand qui était revenu à Paris pour répondre aux critiques adressées à sa politique, déclarait à la Chambre des Députés : « En outre, à « Londres, nous avions profité de ce que la question des Répa- « rations était l'objet de nos délibérations pour remettre en dis- « cussion des accords précédents sur la répartition ; la Commis- « sion des Réparations s'était déssaisie de cette question pour la « renvoyer aux Gouvernements. Nous avons essayé de modifier « ces accords et de les améliorer. C'est fait et je dis en quoi ».

M. Briand exposa que la Sarre nous serait comptée 300 millions m. o., au lieu de 1.100 millions m. o., que demandait le Gouvernement allemand.

« J'ajoute, reprit-il, que, pour les charbons à livrer par l'Alle- « magne, ce qu'on appelle le prix fob — et suivant que la question « est réglée d'une manière ou d'une autre, la différence pour la « France représente environ 400 millions de francs — est réglé « à notre avantage... »

« Si nous refusons de donner suite à ces pourparlers voyons « le résultat... Nous perdons le bénéfice du réajustement des « accords pour la répartition des sommes, c'est-à-dire que le prix « fob n'est plus réglé en notre faveur, soit une perte de 400 mil-

« lions, que la question de la Sarre n'est plus réglée dans les con-
« ditions qui ont été arrêtées ».

Mais M. Briand démissionna bien que sa majorité fût intacte, et la Conférence de Cannes se clôtura sans avoir abouti à un accord.

Il fallut attendre encore deux mois, jusqu'au 13 mars 1922 pour que la question reçut une solution définitive. La Conférence Financière Interalliée sanctionna en effet les accords de Wiesbaden par une convention en date de ce jour qui porte que « l'Allemagne sera créditée et la France sera débitée pour ces « charbons, conformément aux dispositions du § 6 a) de ladite « Annexe », c'est-à-dire aux prix intérieurs allemands.

***

Les accords de Wiesbaden n'avaient pas seulement abordé la question prix. L'exportation de charbons par l'Allemagne en dehors de ses livraisons de Réparations et la réexportation par la France de ceux reçus à ce titre avaient aussi été envisagées. Le Gouvernement allemand affirmait volontiers pour justifier ses manquements que la France avait assez de charbon et qu'elle en réexportait. La C. D. R. avait dû pourtant se prononcer à cet égard. Elle avait fait savoir le 5 février 1921 à la Kriegslattenkommission que la destination définitive du charbon livré ressortait seulement au pays réceptionnaire. D'autre part il avait été accordé à l'Allemagne par la C. D. R. la possibilité d'exporter 20.000 tonnes de coke pendant le mois de juillet 1921 si les livraisnns atteignaient pour le mois de juin les programmes prévus et notifiés. Les programmes n'avaient pas été réalisés et cependant l'Allemagne avait exporté du charbon à destination de la Suisse et de l'Autriche. La C. D. R. n'avait pas fait de remontrances, puisque MM. Loucheur et Rathenau qui négociaient devaient s'occuper de la question. Les accords de Wiesbaden donnent en effet à l'Allemagne la possibilité d'exporter toutes quantités de charbon pourvu qu'elle exécute intégralement les programmes prévus. La France s'engage de son côté à n'utiliser les charbons

ainsi livrés que pour ses besoins propres ou ceux de ses colonies et protectorats.

Les demandes de la C. D. R. n'étant toujours pas intégralement exécutées, celle-ci par une décision du 9 décembre 1921, rappela l'Allemagne à l'ordre, lui notifiant qu'elle s'attendait « à voir cesser immédiatement toute exportation non auto- « risée par elle ».

***

Sous le régime des accords de Wiesbaden, l'Allemagne ne tint pas ponctuellement ses engagements ; la constance du déficit apparaît au tableau ci-contre.

Cependant (nous sommes fin 1921), une certaine reprise de l'activité se manifestait. Sans avoir la même acuité qu'en 1919 notre besoin de charbon se faisait encore vivement sentir. D'autre part, la crainte grandissait de plus en plus que le Gouvernement allemand pratiquât la politique des hauts prix intérieurs. M. Loucheur, dominé par cette idée d'une hausse des prix allemands, avait pensé pouvoir agir sur les prix des charbons allemands en incorporant les charbons dans le plan général de reconstruction qu'il avait élaboré et dont Saint-Quentin devait être le centre d'exécution. Il avait émis l'idée, pour faciliter les négociations avec l'Angleterre, à la fin de lui faire accepter les accords de Wiesbaden, d'établir le prix des charbons allemands de Réparations à la parité des prix des charbons anglais et français livrés à Saint-Quentin (transports compris).

Les protestations de l'industrie s'étaient fait immédiatement entendre. Les métallurgistes particulièrement redoutaient l'augmentation des prix du charbon allemand. Pour mettre le charbon allemand au prix du charbon français, il faudrait l'augmenter de telle manière qu'ils seraient, disaient-ils, obligés d'éteindre leurs hauts-fourneaux. Mais M. Le Trocquer qui veillait avec un soin tout particulier sur les intérêts de la métallurgie recommanda aux

experts pendant la Conférence de Cannes de n'accepter une augmentation, si elle était inévitable, que sous forme d'impôts. Les impôts étaient déjà d'un taux si élevé que le Gouvernement allemand ne pouvait guère songer à pratiquer par ce moyen une hausse des prix.

Les métallurgistes, ou tout au moins certains d'entre eux, étaient plus fondés que quiconque à s'opposer à une hausse des prix du charbon allemand. Pour une raison ignorée en effet, ils avaient obtenu du Gouvernement que les cokes allemands livrés par l'O. H. S. leur fussent comptés au prix de revient (1). Lorsque la baisse du mark s'accentuera, l'écart se fera de plus en plus sensible entre le prix de revient de ces fournitures et le prix mondial du coke. A certain moment, le prix de revient du coke fourni par l'O. H. S., était de 35 frs la tonne, alors que le prix courant était de 250 frs environ. Si l'on tient compte du fait que le coke intervient pour près de 50 % dans le prix des produits métallurgiques, et que fréquemment les cokes métallurgiques constituèrent par l'exercice de l'option prévue au Traité de Versailles la majeure partie de nos prestations, le bénéfice de cette concession sera mieux encore mis en lumière (2).

L'O. H. S. avait par la vente de ses charbons fait des bénéfices importants. Comme nous l'avons dit, ces bénéfices avaient servi à combler le déficit des opérations de compensation du B. N. C. A partir de 1922, la vente des charbons de l'O. H. S. ne

---

(1) Le prix de revient de l'O. H. S. (au moins jusqu'à la mise en application du plan Dawes), comprend le prix dont il estimait l'Allemagne débitrice d'après ceux publiés par la Reichkohlenvehrband, augmentés des prix de transport. L'Allemagne s'est en effet toujours refusée à donner sa facture à la C. D. R. Il faudra attendre 1925 pour qu'elle fournisse un état estimatif de ses livraisons passées qui permette de fixer ses prestations à un chiffre définitif.

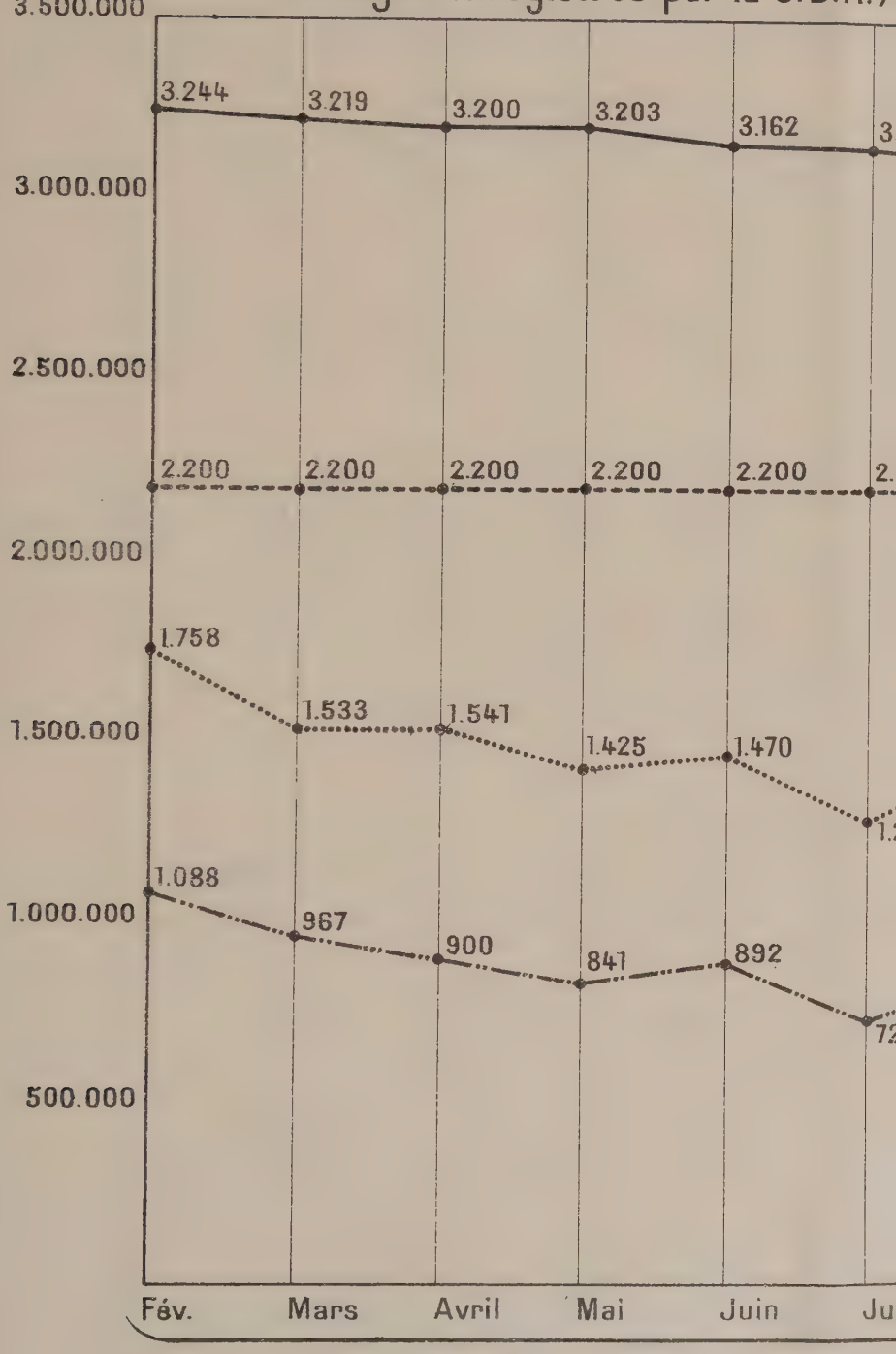
(2) Les métallurgistes qui tirèrent parti de cette affaire exceptionnelle, avait fondé une société pour l'achat en commun et la répartition de ces cokes, le Comité des Forges ne se prêtant pas assez à leurs opérations. Cette société bientôt compromise fut dissoute, mais aussitôt il en naquit une autre.

rapporta guère à l'Etat. Des concessions comme celle que nous venons de signaler firent passer dans d'autres caisses le fruit de ses opérations. Telles par exemple les primes considérables versées à la navigation rhénane.

Ce déficit paraîtra mieux encore à partir de 1924 lorsque par suite de l'application du plan Dawes les livraisons ne se régleront plus par écritures mais en espèces.

LIVRAIS

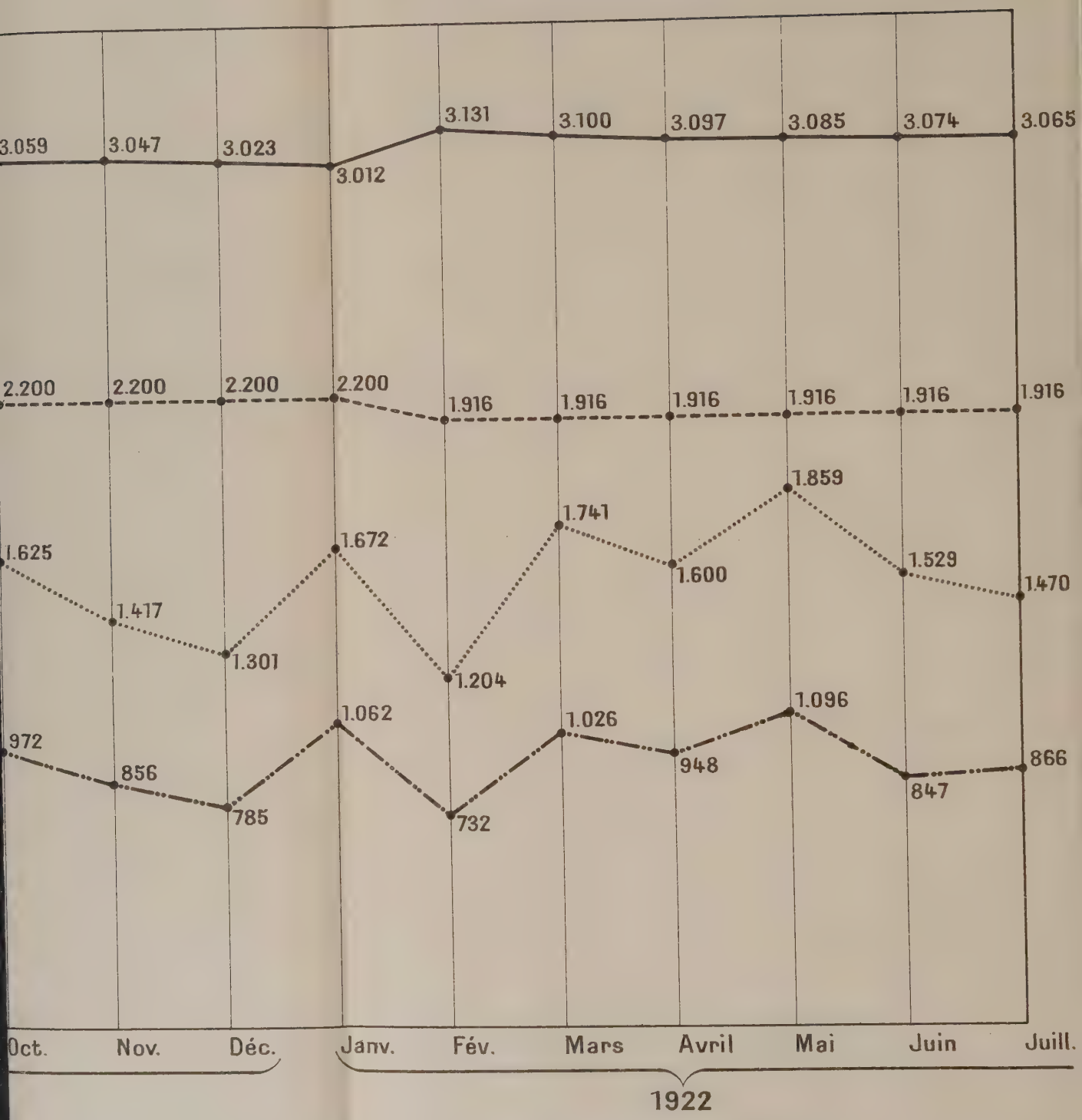
(Tonnages enregistrés par la C.D.R.)



Quantités de charbon que l'Allemagne aurait dû livr

" " " " " " " "

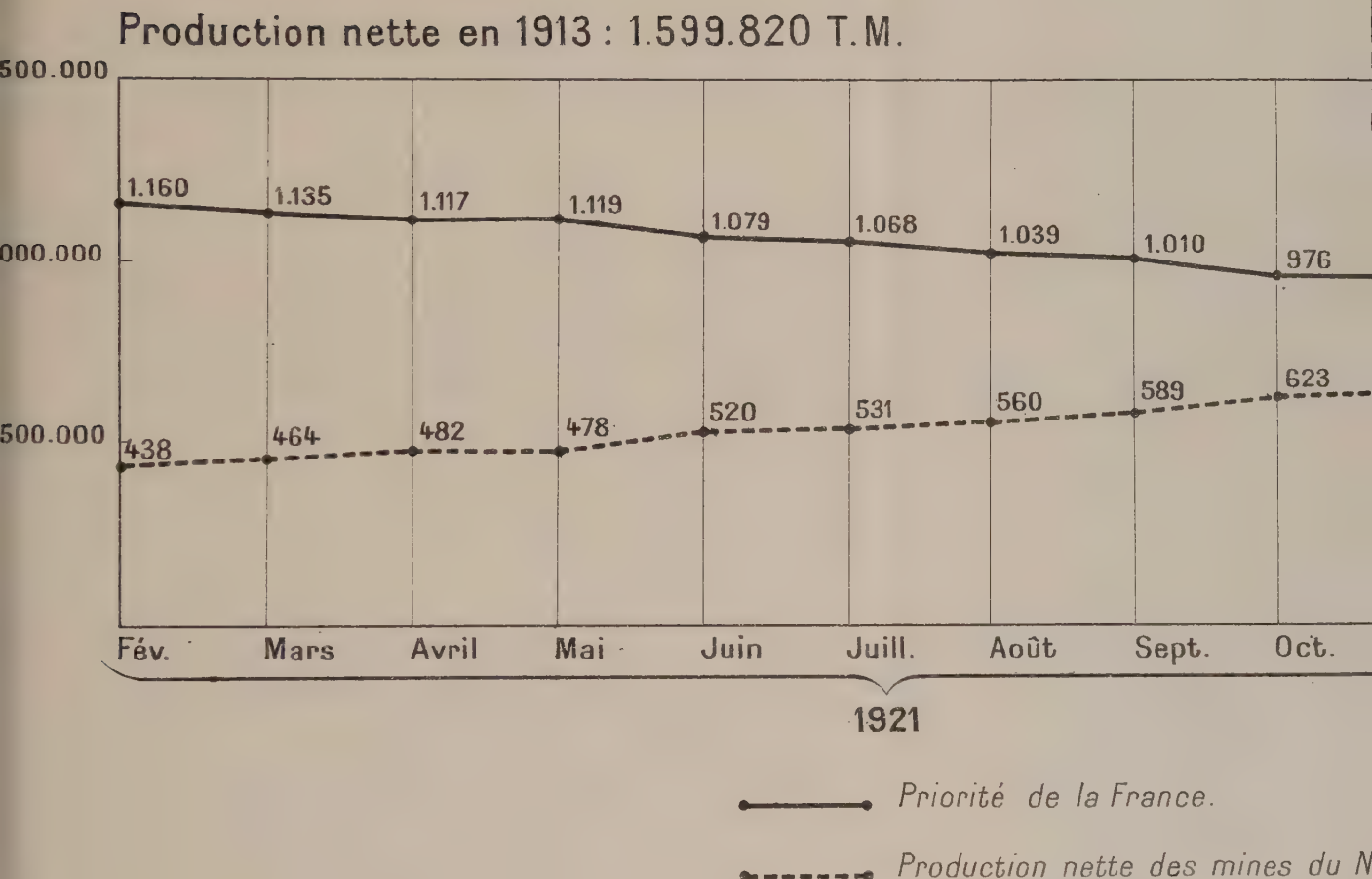
FÉVRIER 1921 AU 1er JUILLET 1922



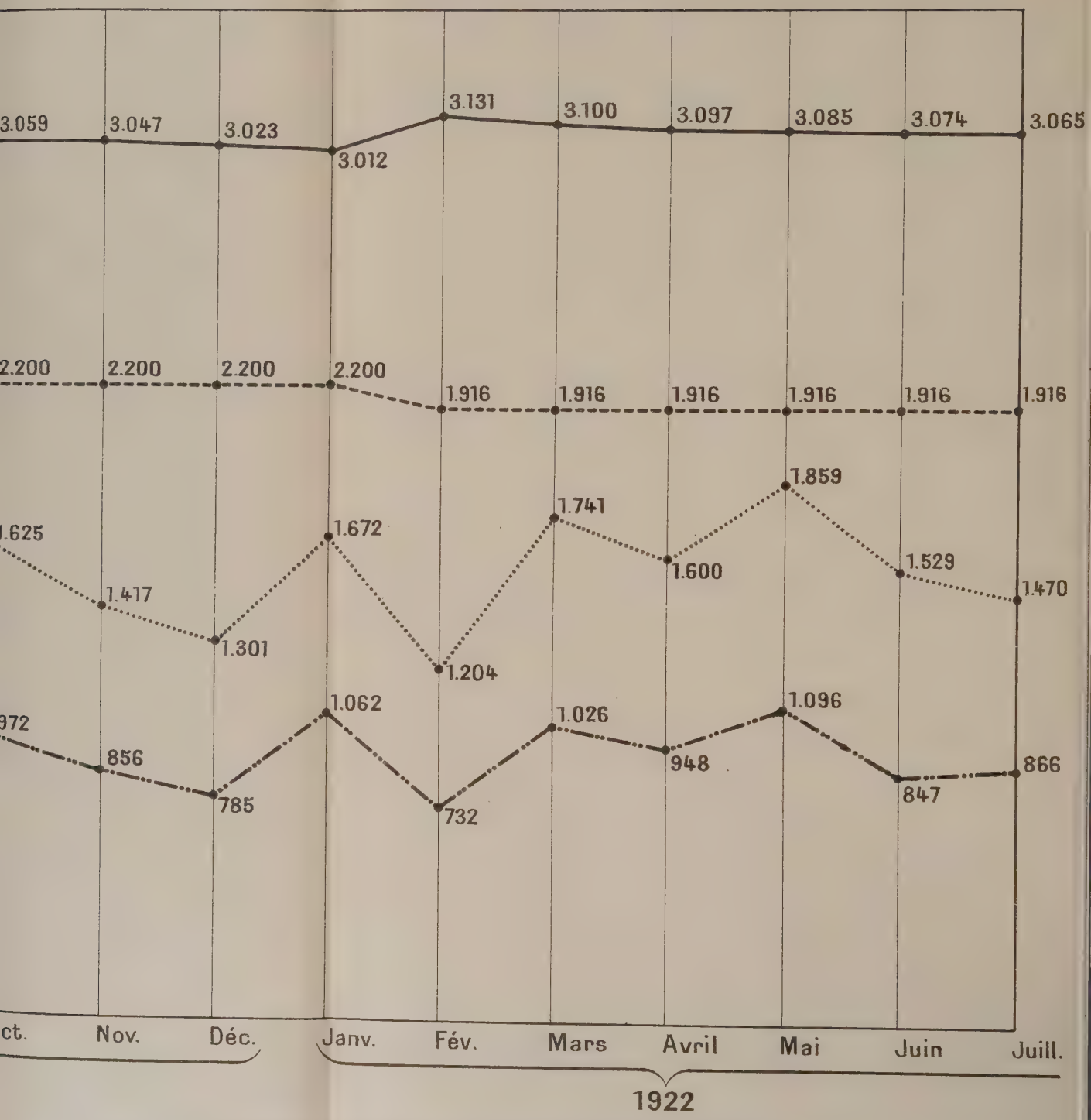
Quantités de charbon réellement reçues par les Alliés.

C.D.R. " " " " " " la France.

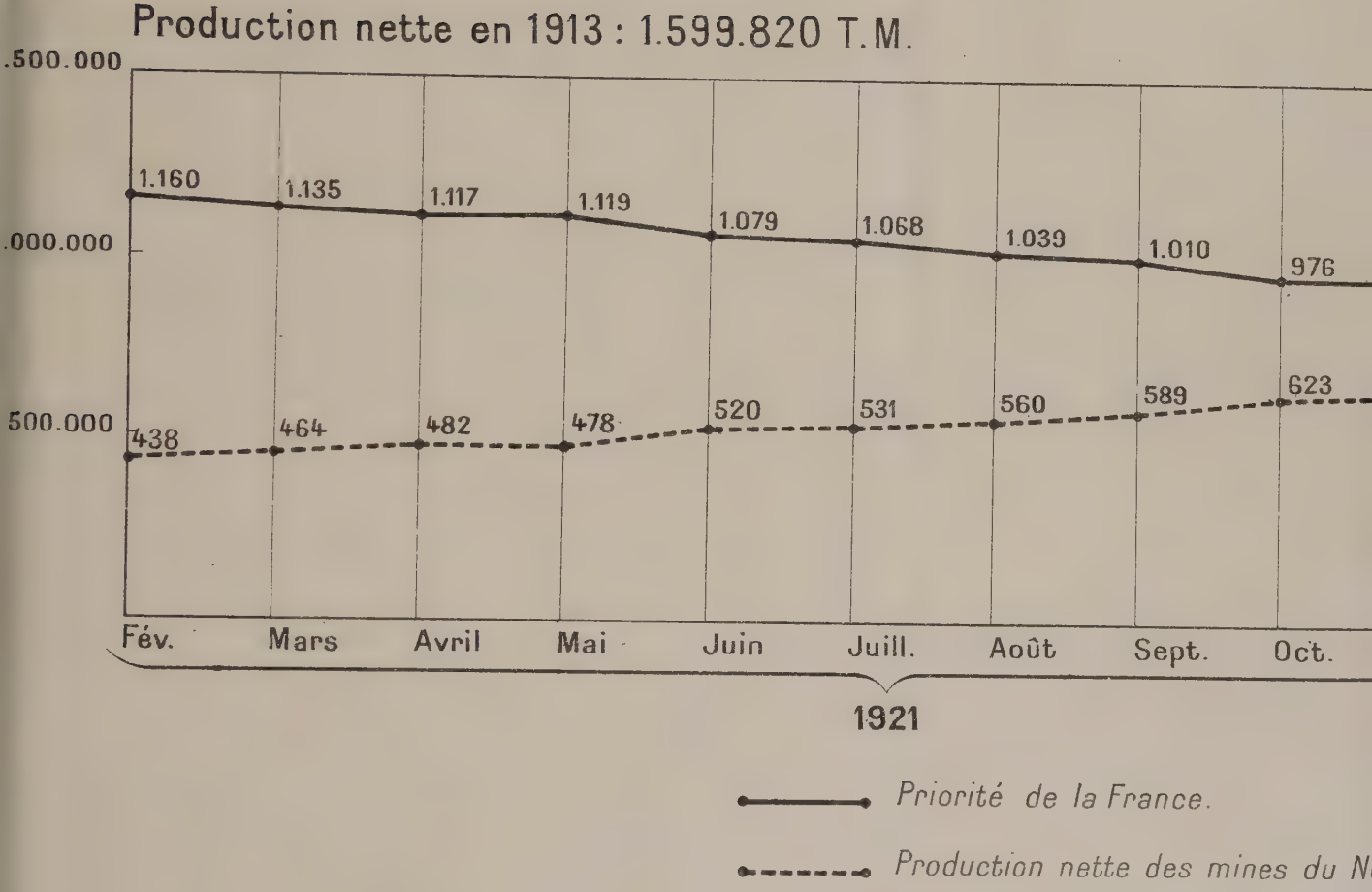
PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 1er



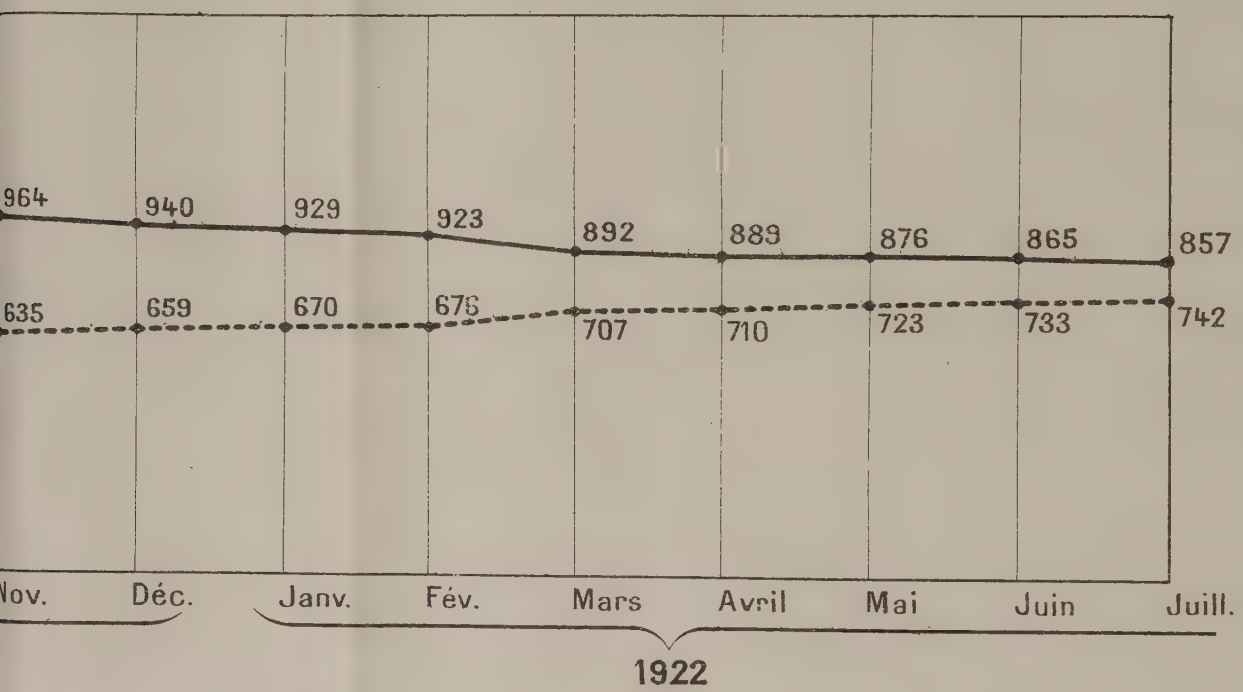
FÉVRIER 1921 AU 1er JUILLET 1922



PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 1er



ÉVRIER 1921 AU 1er JUILLET 1922



et du Pas-de-Calais.

DEUXIEME PARTIE

LA RUHR

CHAPITRE IV

LES NEGOCIATIONS ANTERIEURES A L'OCCUPATION ET LA RESISTANCE PASSIVE

Octobre 1921-Septembre 1923. — *A la fin de l'année 1921 et au début de l'année 1922, la crise économique survenue à l'automne 1920 continue, restreignant la consommation des combustibles minéraux et la maintenant à un niveau extrêmement bas.*

Vers le milieu de l'année 1922, l'industrie reprend peu à peu son activité normale, le marché des charbons devient plus actif, les stocks s'entament. A l'automne, la crise économique est terminée, une nouvelle ère de prospérité recommence pour l'industrie. Les importations françaises traduisent cette heureuse évolution. Alors qu'elles n'avaient atteint pour la houille que 1.675.000 tonnes en janvier 1922, elles se sont élevées à 1.828.000 tonnes en juin et à 2.176.000 en décembre de la même année. Il en est de même pour le coke dont les importations pour les mêmes mois ont été les suivantes : 317.000, 427.000 et 540.000 tonnes.

A cet accroissement des importations, il faut ajouter l'augmentation progressive de la production des houillères françaises, qui s'est chiffrée pour 1922, à 5 millions de tonnes environ par rapport à 1921.

La consommation française de combustibles minéraux en 1922, s'est établie à 60.356.000 tonnes contre 50.197.000 en 1921, la production des houillères françaises n'ayant fourni que 52 % contre 57 % en 1921. En ce qui concerne les prix, le marché international a été influencé, non seulement par la reprise de l'activité industrielle, mais encore par une grève des mineurs américains qui dura du 1er avril 1922 au 17 août suivant. Cette grève en retirant de la consommation mondiale 50 millions de tonnes de charbon environ, permit l'écoulement de la totalité des stocks accumulés durant la crise de 1920-1921. Mais ces stocks s'opposèrent à une montée des prix importante.

Les variations de ceux-ci ne marquèrent que peu d'amplitude ainsi qu'en témoignent les cours moyens. Les gros amirauté anglais 1re qualité ont coté 24 shillings 9 pence en janvier 1922e; 31 shillings 3 pence en août et 28 shillings 11 pence en décembre.

Quant aux taux des frêts, (nous nous basons sur ceux de Rouen), ils ont enregistré les variations suivantes: 7 shillings 3 pence en janvier 1922; 6 shillings en juin; 7 shillings 6 pence en novembre; 6 shillings en décembre.

Sur le marché français, le tableau suivant accuse les variations des prix courant 1922 sur wagon départ Rouen ou point frontière.

	Charbons français tt. vt. 30|35 o|o	Charbons anglais tt. vt. Gardiff	Charbons allemands tt. vt. 40|45 o|o	
			Wagon Rouen	Point frontière
janvier	79 fr. »»	71 fr. 50	81 fr. »»	74 fr. »»
février	79 fr. »»	69 fr. »»	77 fr. »»	71 fr. »»
mars	79 fr. »»	66 fr. »»	76 fr. »»	71 fr. »»
avril	77 fr. »»	64 fr. 50	76 fr. »»	71 fr. »»
mai	76 fr. 50	66 fr. »»	77 fr. »»	71 fr. »»
juin	76 fr. 50	68 fr. »»	77 fr. »»	71 fr. »»
juillet	75 fr. »»	72 fr. »»	78 fr. 50	71 fr. »»
août	75 fr. »»	75 fr. »»	78 fr. »»	71 fr. »»
septembre	75 fr. »»	78 fr. »»	79 fr. »»	71 fr. »»
octobre	75 fr. »»	79 fr. »»	80 fr. »»	71 fr. »»
novembre	75 fr. »»	91 fr. »»	89 fr. 50	71 fr. »»
décembre	75 fr. »»	90 fr. »»	89 fr. »»	71 fr. »»

Les prix des charbons anglais en France ont été influencés par la dépréciation du franc. Les cours de la livre sterling ont varié de la façon suivante : 50 francs en janvier 1922 ; 45 francs en mai ; 72 francs en novembre.

En 1923, l'Angleterre fut dès le début de l'année très favorisée par l'occupation de la Ruhr. Ses exportations, soutes comprises, atteignirent pour l'année 1923 le chiffre rond de 99 millions de tonnes, supérieur de 2.200.000 tonnes aux exportations de 1913.

Les prix du marché anglais bénéficièrent de cet accroissement des exportations. Le charbon amirauté 1re qualité vit son cours passer de 29 shillings au début de janvier 1923 à 42 shillings au mois de mai suivant.

La France dut elle-même faire un plus large appel aux charbons anglais pour son propre approvisionnement. Elle importa, de janvier à septembre 1923, 14.248.000 tonnes de charbon anglais contre 8.775.000 pendant la même période de 1922. Sa consommation apparente pendant les neuf premiers mois de 1923 a atteint 50 millions de tonnes, laissant entrevoir que la consommation totale pour l'année 1923 toute entière dépasserait 65 millions de tonnes contre 60 millions en 1922.

La production des houillères françaises qui s'est élevée pendant cette période à 27.963.000 tonnes, bien qu'en augmentation de 4.493.000 tonnes sur la période correspondante de 1922, n'a assuré que 54 % des besoins de la France.

En juillet 1922, en même temps qu'il faisait sa demande de moratoire aux Alliés (1) et pour l'appuyer, le Gouvernement

---

(1) On se souvient qu'en décembre 1921, l'Allemagne avait adressé à la C. D. R. une demande de moratoire. La C. D. R. l'avait alors invitée à présenter un projet de réformes avec des garanties appropriées pour son budget et sa circulation fiduciaire, ainsi qu'un programme complet de payements en espèces et de livraisons en nature pour l'année 1922. Devant la carence de l'Allemagne, la C. D. R. notifia au Gouvernement allemand en mars 1922, un programme pour cette année, qui tenait compte de la situation économique et financière de l'Allemagne. Un sursis provisoire lui était accordé qui lui fut confirmé le 31 mai 1922. Le 13 juillet l'Allemagne réitéra sa demande de moratoire. Elle demandait que tous les payements pour 1922 fussent différés et que ceux qu'elle avait à effectuer en 1923 et 1924 fussent aménagés d'une autre manière.

allemand adressait à la C. D.R. un memorandum relatif aux livraisons de charbon. Le programme actuel de la C. D. R., y était-il dit, prévoit des livraisons mensuelles de 1.916.000 tonnes ; de l'avis de la C. D. R. c'est la quantité que l'Allemagne peut fournir sans dommage pour son économie, mais, du côté allemand, on a déjà déclaré que ce chiffre était surestimé. Des évèments récents, en effet, ont aggravé le déséquilibre de la situation charbonnière de l'Allemagne, c'est notamment le partage de la Haute Silésie qui lui cause une diminution de tonnage de 20 % ; c'est ensuite le ralentissement de l'extraction pour des causes tant sociales que techniques, en particulier dans le bassin de la Ruhr. Or, suivant le § 4 de l'Annexe IV et le § 10 de l'Annexe V à la partie VIII du Traité de Versailles « la Commission des Réparations prend ses décisions en tenant compte des nécessités intérieures de l'Allemagne, autant que cela sera nécessaire, au maintien de la vie sociale et économique », elle peut aussi « différer ou annuler ses demandes si elle juge que leur satisfaction complète est de nature à peser d'une façon excessive sur les besoins allemands ». Le programme de 1.916.000 tonnes par mois est trop élevé étant donné la gêne charbonnière de l'Allemagne. Cette gêne charbonnière trouve sa preuve dans le chiffre des importations de charbons étrangers en Allemagne en janvier et juin 1922,

janvier	159.000 tonnes
juin	1.800.000 tonnes

et dans la situation difficile où sont les Chemins de fer, Usines à gaz et autres services publics. Le mémorandum invitait la C.D.R. à tenir compte des circonstances nouvelles, et, bien que déclarant l'Allemagne disposée à livrer 1.916.000 tonnes, demandait que les programmes fussent abaissés à 1.340.000 tonnes.

La situation charbonnière le permettant, les programmes furent réduits pour août et septembre à 1.600.000 tonnes.

A mesure que baissait le mark, le relèvement économique de l'Allemagne trouvait de la faveur. La demande de moratoire fut prise en considération, et l'espoir d'être payé naquît avec l'idée

d'un nouvel aménagement de la créance alliée. Malheureusement à Londres la thèse de MM. Poincaré et Theunis se heurta à l'opposition de M. Lloyd Georges. La thèse franco-belge tenait dans cette formule « pas de moratoire sans gages effectifs ». Comme gages M. Poincaré proposait le contrôle des exportations allemandes, une taxe sur les charbons de la Ruhr et l'exploitation des mines fiscales, etc...

Les experts chargés d'examiner les propositions de M. Poincaré avaient conclu comme suit, sur la partie relative à l'exploitation et, éventuellement, à l'aliénation des mines fiscales et forêts domaniales :

« Pour ce qui est des mines fiscales, c'est-à-dire certaines « mines de la Ruhr, appartenant à l'Etat, Belges, et Italiens ont « estimé qu'on avait là un bon moyen de s'assurer une exécution « certaine des livraisons de charbon que doit faire l'Allemagne. « Les experts français et belges sont d'accord pour établir que « le contrôle direct et l'exploitation par les Alliés pourraient se « faire sans frais importants. Les experts italiens et japonais ne « sont pas partisans du contrôle direct par les Alliés, mais pen- « sent qu'à ce sujet la Commission des Réparations pourrait in- « tervenir pour présenter une solution. »

L'opinion des experts britanniques fut que : « l'exploitation « des mines fiscales de la Ruhr par les Alliés était tout-à-fait « inopportune ; qu'il serait plus difficile d'inciter les mineurs « allemands à produire un travail satisfaisant sous la direction « des Alliés que sous le régime actuel, et qu'une telle mesure de « la part des Alliés conduirait inévitablement à une réduction « de la production.

« Au cas où l'on envisagerait l'aliénation des mines fiscales, « c'est-à-dire le transfert de leur propriété à la Commission des « Réparations, la valeur correspondante au capital pourrait être « de l'ordre de 400 millions m. o., sans qu'il soit possible d'esti- « mer la valeur réalisable exacte (1).

(1) L'Angleterre avait également essayé, on s'en souvient, de nous faire payer très cher les mines de la Sarre.

« Les experts anglais furent d'avis qu'une telle opération « serait difficilement réalisable, qu'elle ne rapporterait nécessai- « rement que des marks-papier, qu'elle ne pouvait donc être con- « sidérée comme une garantie financière de quelque valeur.

« La délégation française a fait observer à nouveau que « l'opération projetée remplirait l'objet poursuivi par elle, à « savoir, la constitution d'un actif qui, si l'Allemagne venait à « faire faillite à ses engagements, serait à la disposition des « Alliés ».

Après l'échec de la Conférence, la C. D. R. avait envoyé à Berlin des délégués officiellement chargés d'enquêter sur la situation en Allemagne, mais en réalité pour tenter de faire accepter par les Allemands la constitution des gages que demandait M. Poincaré, et auxquels il ne paraissait pas disposé à à renoncer.

La résistance de l'Angleterre s'expliquait par le fait de la mévente des charbons. Le Labour Party, dont la puissance croissait de plus en plus, avait toujours regardé défavorablement les livraisons gratuites (ou considérées comme telles par lui) de charbon allemand à la France au moment où la crise des charbons anglais produisait une grande détresse dans tous les bassins houillers anglais. Les journaux officieux anglais regrettaient que la France fût tentée d'une façon aussi constante par le bassin houiller de la Ruhr, mais pensaient bien qu'elle n'oserait l'occuper seule, surtout si l'Angleterre savait s'y opposer.

L'Allemagne cependant faisait tout pour nous faire rabaisser nos exigences. Le puissant Hugo Stinnes qui, à l'aide de ses innombrables journaux contrôlait la plus grande partie de l'opinion allemande, faisait pression sur le Gouvernement. Il voulait que les livraisons se fissent par accords particuliers entre les producteurs allemands et les consommateurs français. En matière de charbon, il y aurait eu un seul producteur allemand, le Kohlen-Syndikat auquel s'adresseraient les acheteurs. Les mines allemandes pourraient ainsi obtenir des meilleurs résultats. En mars 1922, Gustave Hue demandait au Gouvernement du Reich

s'il était exact « que M. Stinnes reçût d'un groupement de négo-
« ciants de la région parisienne un supplément spécial de 8 frs,
« par tonne de charbon de première qualité livrée par ses établis-
« sements de Duisbourg » (1). Le Gouvernement allemand avait répondu affirmativement, et l'on s'était étonné de ces tractations de la part d'un « chauvin aussi ardent que M. Stinnes ». C'était évidemment là des opérations assez intéressantes et leur généralisation ne pouvait qu'être très fructueuse. De plus, les besoins français seraient de cette manière exactement connus. Mais la France n'était pas mûre pour cela. Les mines françaises, désirant que l'O. H. S. gardât la haute main sur la destination des charbons allemands introduits en France, n'étaient pas favorables à l'adoption de cette formule. Il fallait donc amener coûte que coûte la France à se contenter de ce que l'on voudrait lui proposer. A la fin du mois d'août (1922), les directeurs de mines se réunirent au Kohlen-Syndikat et décidèrent de diminuer leurs livraisons de coke. On protesta en vain. Le Gouvernement allemand appuya cette mesure en déléguant à la C. D. R. M. Schroeber qui demanda, entre autres concessions (2), que les livraisons fussent faites à l'avenir au moyen de contrats directs avec les producteurs, et que la mise au point de ce nouveau système fût faite le plus tôt possible.

Le 2 septembre, en même temps qu'elle lui faisait connaître le refus du moratoire demandé le 12 juillet, la C. D. R. répondait ainsi au Gouvernement allemand « Etant donné que la Commis-
« sion des Réparations n'a pas cru devoir accorder le moratoire
« demandé par le Gouvernement allemand, elle n'a pas cru op-
« portun, pour le moment, de se prononcer sur les propositions
« envisagées par le Gouvernement allemand, et de nature à assu-

---

(1) Dans les établissements de M. Hugo Stinnes à Duisbourg était traité, dès avant la guerre, la plus grande partie du charbon allemand vendu à Paris. Il s'agissait ici d'un marché passé entre l'O.H.S. et Hugo Stinnes.

(2) Alléguant la chute du mark, M. Schroeber établissait à nouveau la nécessité du moratoire pour les versements en espèces.

« rer la stricte exécution des livraisons de charbon et de bois « prescrites par la Commission des Réparations ».

« La Commission des Réparations se réserve cependant le « droit d'exiger la mise en vigueur d'arrangements semblables à « ceux proposés par le Gouvernement allemand, si dans l'avenir « les livraisons de charbon et de bois ne sont pas faites d'une « façon satisfaisante ».

Les livraisons ne furent pas exécutées en dépit de l'abaissement des programmes de la C. D. R. (V tableaux). Pour les trois mois d'août, septembre, octobre, le déficit dépassa 1 million de tonnes.

Les Gouvernements alliés s'inquiétaient ; le mark accentuait sa chute, les désordres qu'entraîne généralement une débâcle financière se produisaient, assassinats politiques, grèves, émeutes, etc... Le sentiment que l'Allemagne faisait banqueroute décida la C. D. R. à faire une nouvelle enquête à Berlin, et à étudier sur place avec le Gouvernement allemand les mesures financières à prendre pour empêcher la ruine allemande de se consommer.

Le Gouvernement allemand désireux de mettre à profit cette enquête publia le communiqué suivant :

« Après la perte du bassin minier de Haute-Silésie, déployant « les plus grands efforts et au détriment de l'industrie allemande, « le Gouvernement est arrivé à livrer chaque mois 1.600.000 ton- « nes de charbon. Dans leur dernière note, les Alliés maintien- « nent leur chiffre antérieur à 1.725.000 tonnes. Cette demande « est inéxécutable ».

« Jusqu'à présent, l'Allemagne a été obligée d'importer une « grande quantité de charbon britannique pour assurer le fonc- « tionnement de ses usines à gaz et d'électricité. Mais par suite « de la dépréciation croissante du mark, l'importation du char- « bon anglais ne sera désormais plus possible. »

« Le Gouvernement espère que la Commission des Répara- « tions se rendra compte elle-même, après enquête sur place, que « ses exigences sont inacceptables, et qu'elle reviendra sur ses « décisions ».

La C. D. R. fit son enquête; les Allemands firent ressortir que le Gouvernement avait dû acheter pour 30 milliards marks-papier (soit 30 millions m. o.), de charbon pour faire marcher les chemins de fer de l'Etat. D'autre part, l'industrie et la population souffraient très gravement du manque de charbon. Bref il fallait réduire de beaucoup les livraisons.

Par ailleurs la C. D. R. désireuse de susciter des propositions allemandes plus sérieuses, n'avait enregistré que celle d'un emprunt de 500 millions m. o. La C. D. R. quitta Berlin le 11 novembre après avoir simplement « constitué des dossiers ».

A mi-novembre, le Gouvernement allemand renouvela sa demande de moratoire, mais la fit pour trois ans. La Conférence de Londres ayant échoué, c'était signe que la constitution effective d'un gage était difficile par suite de la mésentente entre les Alliés. A Berlin on pensait que, la faillite du mark s'accentuant, on finirait bien par obtenir le moratoire désiré.

Les Alliés décidèrent de conférer a nouveau, mais le Gouvernement français commença par étudier les mesures à prendre au cas ou un second échec clôturerait les négociations. Les délégués des Puissances se réunirent à Londres en décembre. La thèse de M. Poincaré n'avait guère varié (1), « pas de moratoire sans gages ». La thèse anglaise s'était quelque peu assouplie, en ce sens qu'elle paraissait peut-être consentir à la mainmise sur les charbonnages de la Ruhr, mais à la condition que cette mainmise n'intervînt pas à titre de gage immédiat, mais comme une sanction ultérieure décidée à l'avance pour le cas ou le Reich se déroberait.

La thèse française ne s'était modifiée que sur un point, à savoir l'étendue du gage. En juillet-août, M. Poincaré avait limi-

---

(1) On peut, disait-elle en substance, accorder un moratoire de deux ans au maximum, et consentir une réduction sur les versements en espèces. Un crédit de 500 millions m. o., auquel s'ajouterait une somme égale prélevée sur l'encaisse de la Reichbank, servirait à stabiliser le mark. Pour garantir l'exécution de ces réformes, les Alliés prélèveraient 25 % des exportations allemandes, et contrôleraient les mines de la Ruhr.

té les mines à saisir aux seules mines fiscales. Or, les mines fiscales ne produisent que 9 millions de tonnes par an, et encore leurs charbons sont-ils, en général, ceux des moins bonnes qualités. Mieux renseigné ou plus exigeant en décembre, M. Poincaré voulait que la garantie des payements de l'Allemagne fût représentée par l'ensemble des mines de la Ruhr.

L'opposition anglaise fut aussi obstinée en décembre qu'en juillet. Il y avait accord sur l'appréciation de la demande allemande ; la note du Gouvernement allemand fut rejetée à l'unanimité. Mais le désaccord persista sur la question de la nature des gages, et le 11 décembre la conférence s'ajourna au mois de janvier sans être arrivée à un résultat. L'Angleterre couvrait son dépit de voir l'opinion française soutenir la politique de M. Poincare, de motifs politiques et humanitaires. Elle se refusait à ne voir dans une occupation éventuelle autre chose qu'un moyen de contrainte et mettait en cause le vieil impérialisme français. Elle plaidait aussi pour l'amour-propre allemand. Lord Birkenhead parlant des gages possibles, déclarait a la Chambre des Lords : « Le premier (gage), est l'occupation de la Ruhr. Les Allemands « sont un grand peuple, et il faut mettre une limite à l'humilia- « tion qu'on leur infligerait par l'occupation de la Ruhr. L'Angle- « terre ne doit pas partager les risques qu'entraînerait cette occu- « pation dans une région industrielle immense et populeuse. « D'ailleurs il pourrait s'ensuivre une grève nationale en Alle- « magne. »

L'idée cependant faisait son chemin en France. Le 26 décembre la C.D.R. avait, à la demande du délégué français, constaté par troix voix contre une (celle de Sir John Bradbury, le délégué anglais) le manquement de l'Allemagne en ce qui concernait les livraisons de bois à l'entente. Le 2 janvier 1923, la délégation française devait encore saisir la C.D.R. d'une proposition tendant à faire constater un deuxième manquement relatif au charbon. Mais la délégation britannique fit savoir qu'elle s'abstiendrait de prendre part à la délibération puisque la Conférence Intéralliée devait se réunir le même jour. Ainsi la C.D.R. ne put siéger,

L'Angleterre craignait qu'une telle constatation venant après la première ne donnât à la France, en cas d'échec de la conférence, une base substantielle d'action rapide.

La Conférence Interalliée se réunit, en effet, le 2 janvier. Son programme était de régler la question des Réparations et celle des Dettes Interalliées qui avaient été jointes. En échange du moratoire de deux ans, la France demandait, entre autres gages, le contrôle des livraisons en provenance de la Ruhr. Les sommes ainsi perçues devaient être restituées à l'Allemagne si elle remplissait les conditions de contrôle financier qui lui seraient imposées pour la réduction des dépenses budgétaires, la stabilisation du mark, la limitation de l'inflation fiduciaire. Elles devaient être retenues au contraire dans la mesure ou l'Allemagne manquerait à ses obligations.

Le programme anglais n'était pas très différent, sauf en ce qui concerne la question des gages. Mais l'Angleterre ne voulait pas transiger sur ce point. Si grande était la crainte anglaise de nous voir occuper la Ruhr que M. Bonar Law était tout disposé à faire des concessions sur les dettes alliées envers l'Angleterre si nous cédions sur la question des gages.

Le plan français pour l'exécution de ce programme prévoyait pour assurer les livraisons de charbon qu' « une mission intéralliée de contrôle formée d'ingénieurs, dont le président serait français et dans laquelle les voix se répartiraient en proportion des livraisons de charbon dues aux puissances intéressées, serait envoyée à Essen et dotée, avec le concours du Gouvernement allemand, des pouvoirs nécessaires pour surveiller l'action du Kohlen-Syndikat, et pour assurer au moyen d'ordres donnés par le Président, soit à ce dernier, soit aux services allemands des transports, l'application stricte des programmes fixés par la Commission des Réparations. La Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans aurait pouvoir d'émettre des ordonnances dans le territoire de la Ruhr pour l'exécution des dispositions prises par cette mission. »

Mais le plan anglais pour l'exécution du programme prévu

différait trop de celui de M. Poincaré pour que l'entente fût possible. Les anglais reconnaissaient bien que les livraisons, au titre des Réparations, de coke et de charbon devaient être continuées. Mais pendant les quatre années du moratoire que l'Angleterre voulait consentir, ces livraisons devraient être faites sur une échelle réduite. Il faut choisir disait M. Bonar Law « entre un paiement actuel même faible et la chance d'en obtenir un plus fort ». A ses yeux, le moyen que préconisait la France — le contrôle général sur les charbonnages — était l'un des plus dangereux pour le crédit de l'Allemagne qu'il s'agissait de rétablir parce que la Ruhr est l'artère principale du commerce allemand, et le fait qu'un pouvoir indéfini s'exercerait au-dessus de la grosse industrie aurait, sur l'industrie allemande en général et son crédit, une influence préjudiciable.

La conférence échoua. Dans les premiers jours de janvier pour presser le dénouement, le délégué français à la C.D.R. exposa les défaillances allemandes, afin de faire constater le manquement. « Les livraisons de charbon effectuées par l'Allemagne de-
« puis la mise en vigueur du Traité de Paix ont été sans cesse
« déficitaires, sauf en octobre 1920. »

« Ces insuffisances sont d'autant moins explicables que la
« Commission des Réparations en fixant les programmes a tou-
« jours tenu compte de la situation de l'Allemagne et des varia-
« tions de la production charbonnière. Les programmes ont tou-
« jours été inférieurs à ceux qui avaient été fixés par le Traité de
« Paix.

« Il a lieu d'insister particulièrement sur les déficitis consta-
« tés au cours de l'année 1922.

« Voici la situation pour les onze mois, du 1er janvier au 30
« novembre 1922 :

« Le programme d'après le Traité de Paix était de ..... 19.584.100 tonnes

« Le programme fixé par la Commission des Réparations était ..... 13.864.100 tonnes

« Les livraisons effectuées ont été de.. 11.710.365 tonnes

« Pourcentage des livraisons par rapport aux chiffres du Traité ..... 59. 8 %

« Pourcentage des livraisons par rapport aux chiffres de la Commission des Réparations..... 84. 4 %

« L'augmentation légère qui s'est produite dans les livraisons « des trois derniers mois n'est pas à considérer comme correspon- « dant à un effort de l'Allemagne en vue de satisfaire à ses obli- « gations ; elle apparaît comme tout-à-fait insuffisante quand on « la rapproche de l'augmentation de la production allemande qui « est en progression constante en raison du rétablissement de « coupes supplémentaires dans la Ruhr depuis le mois de sep- « tembre. En effet, l'extraction par jour ouvrable de la Ruhr est « passée de 302.000 tonnes en juillet à 318.000 tonnes en septem- « bre, et à 356.000 tonnes en novembre.

« La mauvaise volonté de l'Allemagne est d'autant plus in- « contestable que les quantités exigées d'elles par les program- « mes de la Commission des Réparations sont inférieures aux « expéditions de charbon allemand avant la guerre. »

Le mémoire constatait ensuite qu'en

1913, l'Allemagne avait exporté en France...	6.850.000	tonnes
que l'Alsace et la Lorraine avaient reçu....	6.910.000	tonnes
et le Luxembourg.....	4.000.000	tonnes
	17.760.000	tonnes

Le chiffre de la C.D.R. était inférieur à ce chiffre de 300.000 tonnes environ, et cependant il comprenait la priorité due à la France en compensation de la destruction des mines du Nord et du Pas-de-Calais, qui, à cette époque, (janvier 1923) était encore de 800.000 tonnes.

Les ressources de la Sarre et les mines françaises ne fournissaient à la consommation que 38 millions de tonnes et on pouvait estimer que, la crise terminée, les besoins nouveaux pour l'ensemble du pays et les régions dévastées allaient être de 60 millions de tonnes.

« La question, continuait le mémoire, est particulièrement « grave pour le coke. Actuellement nos usines métallurgiques « sont à peu de choses près reconstruites. Mais l'énorme travail « effectué est frappé de stérilité par suite de l'impossibilité d'as- « surer dans la situation actuelle l'alimentation normale en coke « de ces ruines. »

Le Gouvernement allemand, pressentant alors que la C. D. R. constaterait incessamment le manquement, demanda à être entendu, et le 8 janvier son délégué exposa que le Gouvernement français commettait une erreur en comparant les livraisons prévues par le Traité qui étaient des maxima et les livraisons effectives. L'Allemagne, disait-il encore, a produit un effort énorme pour livrer 84 % des programmes (87 % d'après les statistiques allemandes). De plus le déficit est dû en grande partie au refus de la France de recevoir des charbons prétendus de mauvaises qualités, et aux grèves de février 1922. Si d'autre part comme le déclare le mémoire français les envois de charbon allemand en France sont actuellement inférieurs aux chiffres de 1913, c'est qu'à cette époque l'Allemagne exportait le charbon de la Sarre et de la Lorraine qui appartiennent maintenant à la France, laquelle est ainsi largement dédommagée pour la destruction de ses mines.

Cette argumentation allait à l'encontre de toute statistique. La C.D.R. ne l'accepta pas, et constata le manquement.

En même temps, quelques forces militaires avançaient jusqu'à la limite des territoires non occupés bordant le bassin de la Ruhr. Le 11 elles y pénétraient pour protéger la Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines (M.I.C.U.M.)

L'opportunité de l'occupation fut diversement appréciée.

En France même, des voix s'étaient fait entendre qui prêchaient la renonciation aux gages (1), mais l'argument de M. Poincaré, que l'occupation était plus un moyen qu'un but, avait

(1) En décembre, M. Blum déclarait à la Chambre lors du débat sur l'occupation de la Ruhr : « de deux choses l'une, ou bien vous enverrez « le charbon de la Ruhr vers l'étranger pour avoir des devises, et vous « ruinerez l'Allemagne que vous voulez rétablir, ou bien vous vendrez le « charbon en Allemagne, et alors vous feriez beaucoup mieux de deman-

rallié l'opinion. Anglais et Américains d'autre part étaient opposés à l'occupation. Sir J. Bradbury déclarait : « J'estime que le « manquement est en grande partie dû aux difficultés économi- « ques et financières de l'Allemagne. Si on envisage les livraisons « de charbon en elles-même, je continue à penser que matérielle- « ment parlant, il était parfaitement possible pour l'Allemagne « de s'en acquitter. Toutefois, depuis des mois, j'ai estimé que les « livraisons en espèces devaient être suspendues complètement. « J'ai toujours pensé d'autre part que le § 17 de l'Annexe II qui « vise la constatation du manquement ne devait être mis en œu- « vre que dans le cas ou l'Allemagne refuserait ouvertement de « s'acquitter de ses obligations. » De son côté, M. Boyden, délégué officieux américain à la C.D.R. déclarait : « l'Allemagne est « sans nul doute en faute en ce qui concerne les livraisons de « charbon. Mais ce manquement est dû au Traité de Versailles « qui a surchargé l'Allemagne. Aussi est-il insuffisant pour jus- « tifier, étant donné l'ampleur du problème des Réparations, la « mise en mouvement de sanctions rigoureuses. »

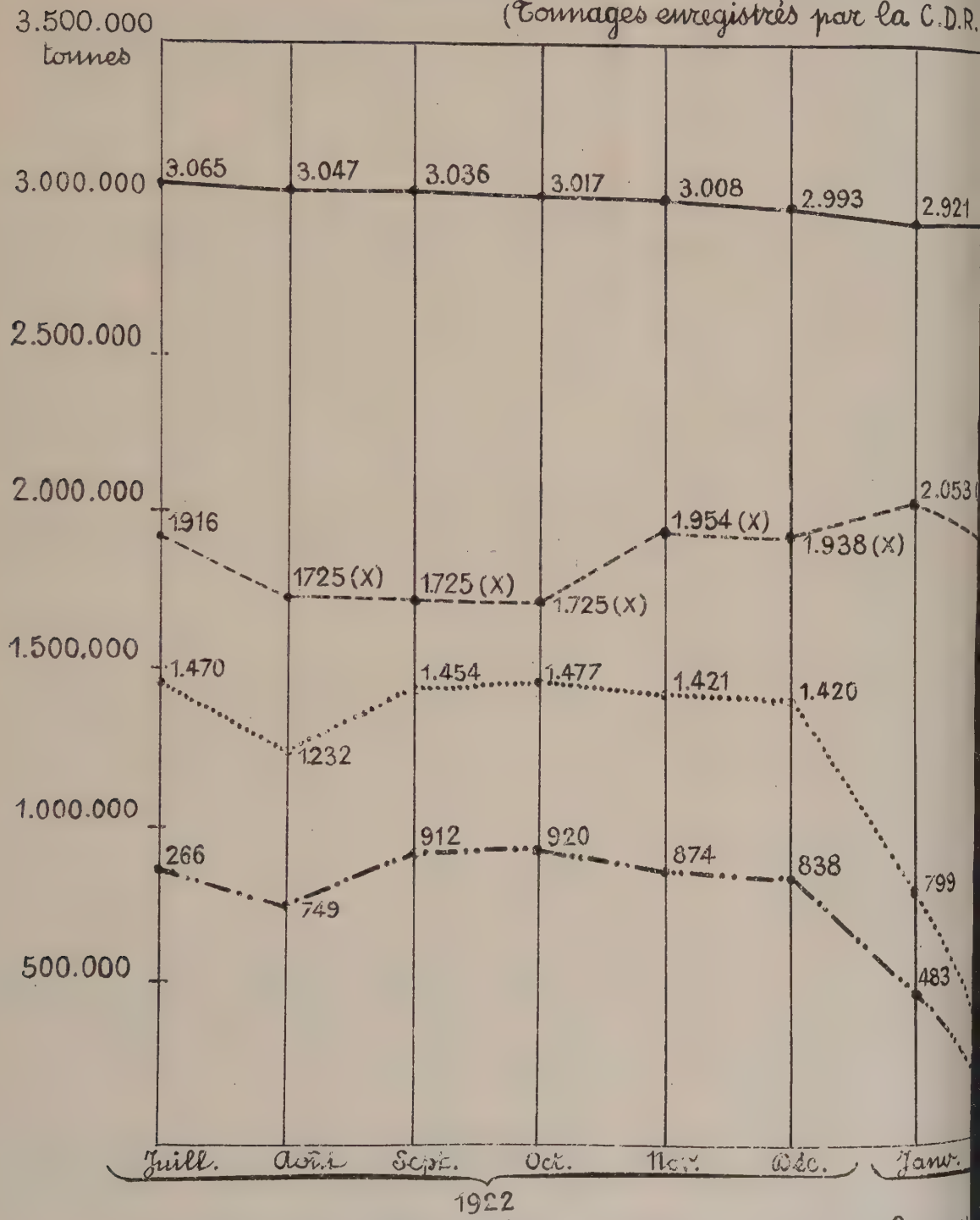
Le 11 janvier la M.I.C.U.M., escortée de quelques troupes franco-belges, entrait à Essen. Les Gouvernements français et belge notifiaient au Gouvernement allemand qu'en raison des manquements constatés par la C.D.R., concernant les livraisons du charbon, ils avaient : « décidé l'envoi dans la Ruhr d'une

---

« der à la Reichbank de vous imprimer des marks-papier, ce qu'elle ne « vous refuserait certainement pas. » et M. Tardieu : « Il peut arriver « telles circonstances qui fassent que des mesures particulièrement éner- « giques soient nécessaires. Mais il faut savoir tout de même ce qu'elles « rendront, car nous avons besoin de rentrées rapides. Par conséquent, « supposez que vous saisissiez un territoire allemand, comment l'utili- « serez-vous comme moyen de payement ? Sera-ce par l'aliénation du « capital et de l'outillage ? c'est très difficile. Par exploitation directe ? « Ce n'est pas plus simple. Sera-ce plus simplement par des mesures fis- « cales ? Mais alors, s'il s'agit de mesures fiscales, je vous demande, avant « de heurter par des occupations nouvelles, des susceptibilités alliées dont « certaines peuvent être suspectes, mais dont certaines sont sincères, je « vous demande de ne pas oublier que depuis 1918 nous occupons un ter- « ritoire allemand qu'habitent 7 millions d'allemands, que nous occupons « depuis 1921 les ports fluviaux de la Ruhr et que, si l'on veut prendre des « mesures fiscales, il serait peut-être préférable de les organiser d'abord, « dans ce que nous tenons depuis quatre ans plutôt que de vouloir saisir « autre chose. »

Livraisons faites du 1er Juil

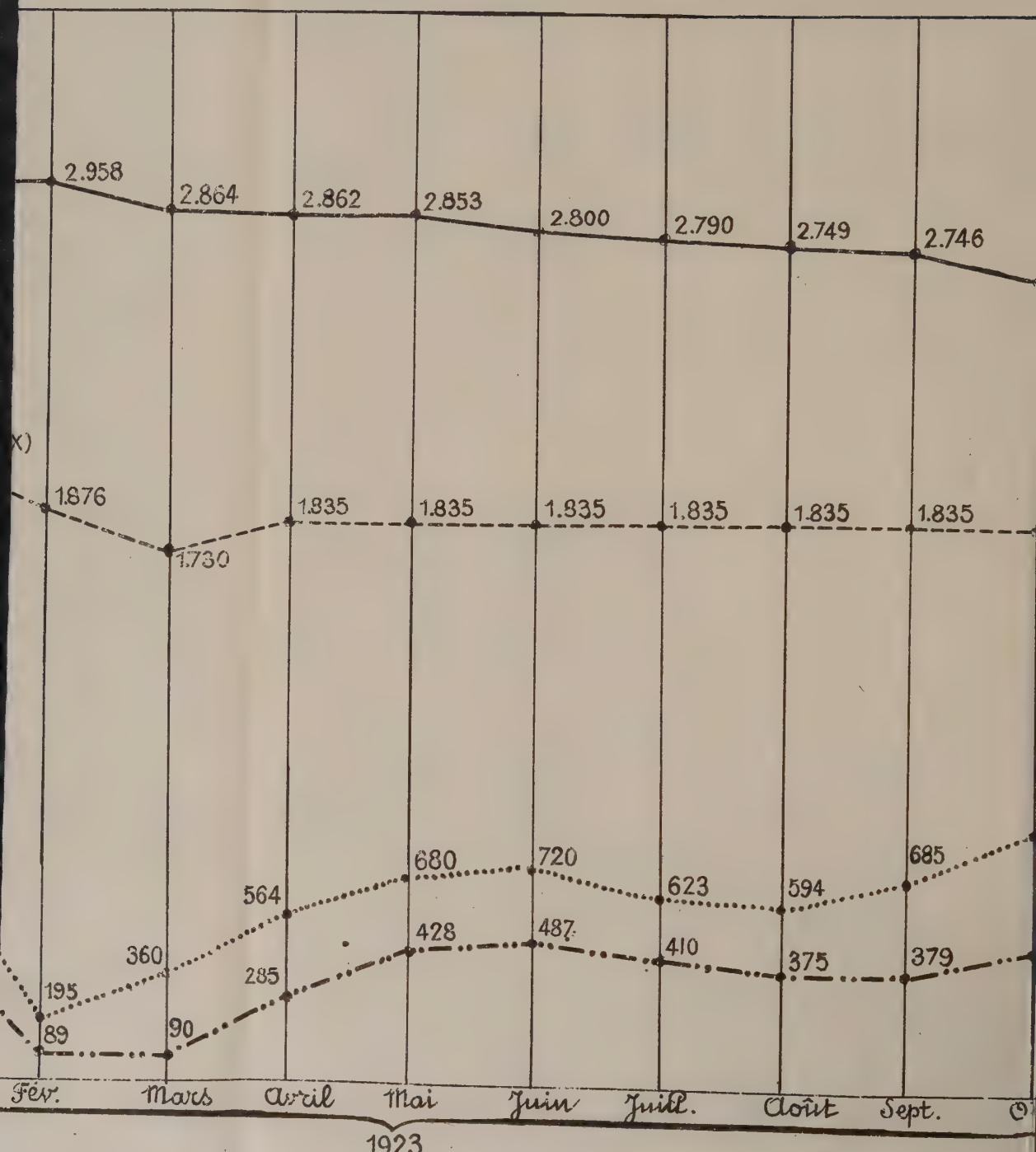
(Tonnages enregistrés par la C.D.R.



Quantités de charbon que l'Allemagne aurait dû livrer d' traité de Versailles.

Quantités de charbon que l'Allemagne aurait dû livrer en des décisions de la C.D.R.

let 1922 au 1er Octobre 1923



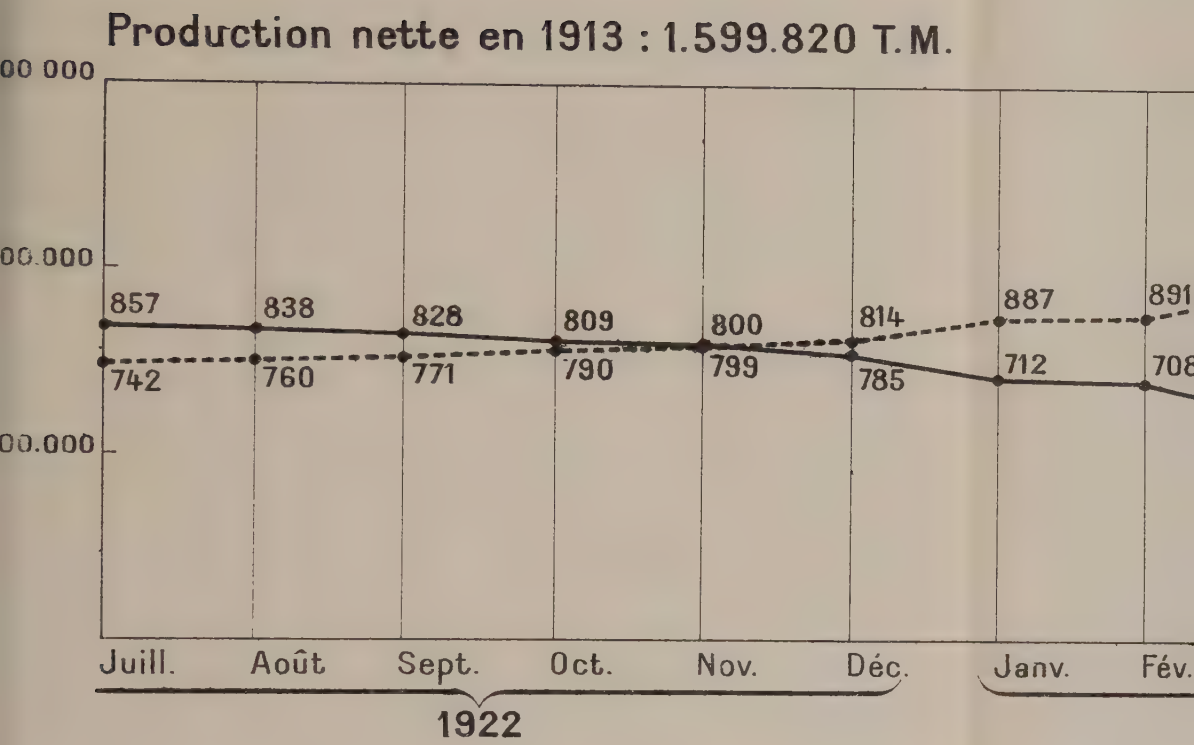
après le
xécution

Quantités de charbon réellement reçues par les Alliés.

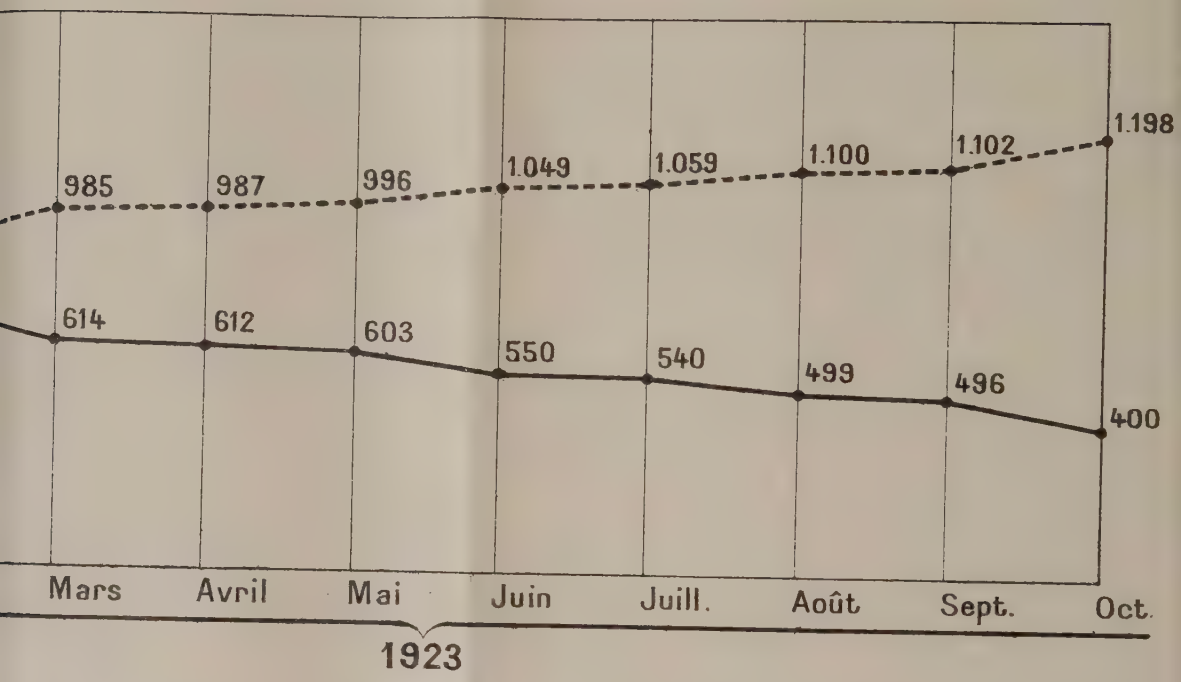
Quantités de charbon réellement reçues par la France

(X) y compris 125.000 tonnes à livrer de la Haute Silésie Polonaise

PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 1er



UILLET 1922 AU 1er OCTOBRE 1923



nes du Nord et du Pas-de-Calais.

« mission de contrôle composée d'ingénieurs et dotée des pou-
« voirs nécessaires pour surveiller l'action du Kohlen Syndikat,
« et pour assurer, au moyen d'ordres donnés par son président
« soit à ce syndicat, soit aux services allemands de transports,
« l'application stricte des programmes fixés par la Commission
« des Réparations et pour prendre toutes mesures nécessaires au
« payement des Réparations... »

« ...Le Gouvernement français tient à déclarer qu'il n'a pas
« la pensée de procéder ,en ce moment, à une opération d'ordre
« militaire, ni à une occupation de caractère politique. Il envoie
« simplement dans la Ruhr une mission de fonctionnaires et
« d'ingénieurs dont l'objet est nettement défini. Elle doit assurer
« le respect par l'Allemagne des obligations contenues dans le
« Traité de Versailles. »

La notification comportait une annexe II aux termes de la-
« quelle : à partir du 11 janvier 1923, les programmes de répar-
« tition du charbon et du coke établis par le Kohlen Syndikat
« seront soumis à l'approbation de la Mission Interalliée de la
« Ruhr qui pourra les modifier si elle le juge nécessaire.

« Ces programmes devront en particulier comporter les li-
« vraisons intégrales des quantités prévues :

« pour les pays de l'Entente,

« pour les territoires occupés de la rive gauche du Rhin, et
« devront donner satisfaction aux besoins des nouveaux territoi-
« res occupés.

« Sous ces réserves, rien n'est modifié en principe à la répar-
« tition des combustibles actuellement en vigueur.

« Si des infractions aux prescriptions ci-dessus étaient cons-
« tatées de la part du Kohlen Syndikat ou des Mines, ou si les
« qualités livrées laissaient à désirer, des sanctions sévères se-
« raient prises, indépendamment des déroutements de trains ou
« de péniches qui pourraient être ordonnés par la Mission Inte-
« ralliée.

« Des sondages fréquents seront opérés par des ingénieurs
« de la Mission pour s'assurer que les ordres du Kohlen Syndikat
« ont été correctement donnés et strictement exécutés. »

Le lendemain de cette notification à l'Allemagne, M. Poincaré, dans un discours à la Chambre des Députés, expliquait pourquoi il venait d'occuper la Ruhr.

Après avoir exposé la manœuvre allemande en ce qui concernait les bois, il aborda la question du charbon. « Même tacti-
« que pour le charbon, dit-il. Avant la réunion du 2 janvier, le
« Gouvernement allemand m'a fait demander par les voies les
« plus officielles si je serais disposé à recevoir dans le courant
« de décembre, MM. Stinnes et Silverberg. Je me suis enquis de
« l'objet de leur démarche, et il m'a été répondu qu'ils désiraient
« m'entretenir d'accords à passer avec des industriels français en
« vue d'échanger du coke et du minerai. »

« Au compte des Réparations ? ai-je demandé, et il ne m'a, à
« cet égard, été laissé aucune illusion si j'avais pu du reste en
« concevoir.

« L'Allemagne est prête à nous vendre son coke si, en retour,
« nous lui livrons du minerai. Mais quant à nous remettre du
« charbon et du coke au titre de nos dommages, non, non, jamais.
« Elle estime qu'elle ne nous doit rien parce qu'elle nous a rendu
« la Lorraine avec ses minerais et que nous possédons les mines
« de la Sarre, dans des conditions du reste incertaines et précai-
« res, c'est-à-dire, en bon allemand, que l'Allemagne prétend ne
« plus tenir aucun compte de l'article 236 et de l'Annexe V à la
« Partie VIII du Traité de Versailles. Elle se plaint qu'on lui ait
« enlevé la Sarre et une partie de la Haute-Silésie, comme si le
« Traité n'avait pas fixé les quantités de charbon à livrer en fai-
« sant état de ces causes de diminution de la production alle-
« mande et comme si, à son tour, la Commission des Réparations
« n'avait pas réduit de beaucoup les quantités prévues au Traité.

« Or d'une part l'Allemagne a du charbon et du coke dispo-
« nibles puisqu'elle offre d'en vendre à nos industries ,et d'autre
« part la France ne peut en raison de ses besoins tolérer aucun
« manquement dans les livraisons de coke et de charbon. Depuis
« quelques mois, en effet, nos usines métallurgiques sont en
« grande partie reconstruites, mais le prodigieux effort qui a été

« accompli reste vain parce qu'il nous est impossible de donner à « ces usines une alimentation normale en coke. »

« Les Allemands nous ont dit : « Si nous n'avons pas livré « tout ce que nous devions, c'est que nous avons eu une grève en « février 1922. Oui, ils ont eu une grève en février 1922, mais « cette grève a duré quelques jours et au contraire les manque- « ments dans les livraisons ont été constants. Les Allemands « nous ont dit encore : vous nous avez refusé du coke et du « charbon sous prétexte que nos livraisons étaient mauvaises. « Oui, nous avons quelquefois refusé, mais nous avons refusé des « quantités insignifiantes et seulement lorsque la qualité était « détestable.

« Le manquement sur les charbons aurait donc dû, en bonne « justice, être constaté soit à la fin de décembre, soit dans les « premiers jours de janvier. M. Bonar Law m'a prié de ne pas « insister immédiatement sur cette constatation, de ne pas la ré- « clamer pendant la durée de nos entretiens. J'ai bien volontiers « et très naturellement accédé à son désir. Mais il était impossi- « ble de retarder indéfiniment une décision qui rentre dans les « attributions normales de la Commission des Réparations, et la « Commission a eu à examiner la question des charbons comme « elle avait examiné celle du bois. Elle a pris encore cette fois « une décision très nette, elle a constaté le manquement volon- « taire et l'a signalé aux puissances intéressées. La plus intéres- « sée de toutes était la France, puisque c'est elle dont les mines « ont été détruites, et qui a droit aux réparations les plus impor- « tantes. L'Allemagne ne nous a pas donné le charbon qu'elle « nous devait ; il est naturel que nous allions le chercher sur le « carreau de la mine.

« ...J'ai d'ailleurs prévenu loyalement les Chambres qu'il ne « fallait pas s'attendre à des rendements considérables. Et « d'abord, des rendements peu considérables valent mieux que « rien. Puis, est-ce à dire que l'Angleterre ait raison lorsqu'elle « annonce que nous n'avons rien à espérer de la politique des « gages ?...

« Nous n'avons aucune intention d'étrangler l'Allemagne...

« Nous voulons obtenir d'elle ce qu'elle peut raisonnablement « nous verser. Nous voulons la contraindre à nous remettre « d'abord, dès maintenant, le bois et le charbon qu'elle nous doit, « et qu'elle nous devra demain. »

L'Angleterre avait il est vrai toujours essayé de démontrer que l'occupation serait vaine, c'était son dernier argument devant la décision de la France. En Angleterre l'occupation de la Ruhr par les Français était considérée presque à l'égal d'un désastre national. Mais cependant tous les Alliés devaient profiter de son rendement éventuel, bien que les Français et les Belges fussent seuls à l'effectuer, aussi une bonne partie de la presse anglaise avec une demi-crainte et un demi-espoir nous souhaitait bonne chance dans « l'aventure » que nous tentions.

En Allemagne on était dérouté. On pensait que Londres et Washington s'opposeraient fermement à l'occupation et que jamais la France n'oserait transgresser les avertissements de ses Alliés. Aussitôt la Mission et les troupes à Essen, le Gouvernement allemand prescrivit une journée de deuil, il adressa des suppliques au Vatican, à Washington. En même temps, il prenait des mesures de représailles. Le 13 janvier, soit 2 jours après l'occupation, le Gouvernement allemand prescrivit par un ordre général aux fonctionnaires des territoires occupés de suspendre tous les envois de charbon au titre des Réparations. Il notifia aussi aux propriétaires de mines (1) qu'il ne leur rembourserait pas le prix des charbons qu'ils livreraient à l'Entente.

Aussi lorsque la M.I.C.U.M. voulut traiter avec ceux-ci, elle dut tout d'abord les assurer qu'ils seraient payés d'une manière ou d'une autre, pour qu'ils continuassent à produire. Les mineurs travaillaient toujours. M. Thyssen prenant la parole au nom des directeurs de mines déclara à M. Coste, chef de la délégation technique, que les directeurs étaient disposés à livrer du combus-

---

(1) La notification ne fut pas adressée au Kohlen Syndikat. Dès le 9 janvier, en effet, celui-ci embarquant archives, dossiers et personnel s'était enfui vers Hambourg.

tible à partir du moment où le Président de la Commission des Ingénieurs notifierait par écrit aux directeurs en question, que les livraisons qui seraient faites par chacune des mines seraient remboursées en argent comptant au prix fixé par l'Association d'Empire des Charbons, à la condition préalable que la Commission d'Empire n'édictât aucune prescription contraire.

Mais le lendemain la condition préalable était réalisée. Le Gouvernement allemand interdisait aux propriétaires de mines de faire à quelque condition que ce fût aucune livraison. Les propriétaires de mines informèrent immédiatement la Commission d'Essen, qu'ils s'inclinaient devant les ordres de leur Gouvernement. Le Reichkommissor confirma officiellement par lettres adressées aux services français et belge la décision du Gouvernement allemand. La C.D.R. constata aussitôt que, depuis le 12 janvier, les livraisons au titre des Réparations avaient cessé.

La Mission tenta en vain de négocier à nouveau avec les directeurs de mines. Des significations individuelles à eux adressées, puis des réquisitions restèrent sans réponse. Alors commencèrent des mesures d'exécution directe : saisies sur le carreau des mines, déroutement de trains et de péniches, emprisonnements et amendes. Le Gouvernement allemand riposta en invitant mineurs, cheminots, postiers et conducteurs de péniches à la grève, à la résistance passive. On étudia alors, devant cette résistance systématique, les mesures à prendre pour une occupation prolongée que l'attitude de l'Allemagne rendait nécessaire.

Le 26 janvier, la C.D.R., constata le manquement « général » de l'Allemagne à ses obligations, et le 2 février, le Gouvernement français notifia au Gouvernement allemand que « dans ces condi-
« tions, étant donné le manquement général constaté par la Com-
« mission des Réparations, le Gouvernement français agissant en
« vertu du § 18 de l'Annexe II à la Partie VIII du Traité de Paix
« informait le Gouvernement allemand qu'à partir du 1er février
« 1923 aucune expédition de charbon ni de coke n'aurait plus lieu
« de la zone occupée vers le reste de l'Allemagne. Le tout sous
« réserve de nouvelles sanctions en cas de nécessité. »

En dépit cependant de l'activité du Gouvernement allemand, du Chancelier Cuno en particulier, pour organiser et développer la résistance passive, le travail se poursuivait dans les mines et sur les réseaux. Il ne se poursuivait pas à vrai dire d'une façon continue et sans grèves partielles. Les ouvriers hésitaient, ce n'est guère qu'au mois de février qu'ils s'engagèrent résolument dans la résistance passive. Le Gouvernement allemand faisait des efforts considérables pour soutenir le mouvement qu'il avait commencé, allocations de chômage, primes aux saboteurs, défense d'assurer les services publics. Si bien que rapidement la Mission se trouva en présence de ce problème : sans personnel, sans matériel, sans charbon ,envoyer du charbon en France. La Mission le résolut cependant. En janvier, février (1), mars, les quantités expédiées furent très réduites parce que toute mesure d'exécution restreignait le pouvoir de production. Chaque fois que la Mission occupait une mine nouvelle, et saisissait les charbons et cokes stockés, la mine cessait le travail. Les déroutements de trains et de péniches du début n'avaient guère procuré que des tonnages infimes. Il fallait organiser à mesure que les services publics se dérobaient. On envoya du personnel français et belge pour suppléer aux Allemands défaillants. Le transport du charbon, soulevait une difficulté particulière. Les charbons de la Ruhr en effet, qui étaient acheminés sur la France, passaient par Cologne. Mais la zone de Cologne, était depuis mars 1921 occupée par les Anglais. Ceux-ci ne s'opposant pas au changement de direction des trains de charbon à leur passage à Cologne (les cheminots allemands les aiguillaient vers l'intérieur de l'Allemagne), il fallut contourner la zone anglaise.

Cependant la M.I.C.U.M. s'organisait. Et malgré la pression du Gouvernement, les industriels allemands essayaient, dès le mois de mars, de négocier avec le Gouvernement français. Mais les industriels qui eux-mêmes contribuaient à la résistance, vou-

(1) Ce n'est guère que le 7 février que l'on signale l'arrivée en France des 3 premiers trains de charbon.

laient simplement transiger. La France évacuerait la Ruhr, eux livreraient du charbon. Le point de vue français était exactement opposé. M. Poincaré en mars 1923 lors des débats relatifs au vote des crédits de la Ruhr, déclarait nettement que le Gouvernement français n'engagerait de pourparlers qu'avec le Gouvernement allemand, et seulement lorsque la résistance passive aurait pris fin. Il fut très soutenu. L'activité de la M.I.C.U.M. commençait en effet à porter ses fruits (1). Les transports de charbons allemands atteignaient de 3.500 à 4.000 tonnes par jour, et d'autre part, les populations allemandes commençaient à donner des signes de lassitude.

Au début de mai, le Gouvernement allemand proposa aux Gouvernements alliés un nouvel aménagement de sa dette : elle était réduite à 30 milliards ; les livraisons en nature déjà faites étaient à valoir sur ce chiffre, et aucune garantie aux paiements n'était prévue. Les Alliés jugèrent totalement inacceptables ces propositions. Les Allemands en feront d'autres en juin, de nouvelles encore en juillet. En dépit de la pression anglaise (2), les Gouvernements français et belges restèrent fermes, n'acceptant

---

(1) Il ne s'agissait pas encore de charbons exploités, mais de charbons saisis. Les stocks sur les carreaux étaient encore à ce moment (fin mars 1923) coke 560.000 tonnes, charbon 2.000.000 tonnes.

(2) Les Anglais estimaient que, pour que l'on pût exiger de l'Allemagne la fin de la résistance, il fallait au préalable faire déterminer la capacité de paiement de l'Allemagne par des experts impartiaux. En 1921, la C.D.R. n'avait, disaient-ils, fait qu'une évaluation. Il fallait de plus replacer la Ruhr dans une situation qui permît la production. (Note Britannique du 20 juillet 1923).

La réponse du Gouvernement français (30 juillet) à cette note fut en substance la suivante :

1° — Le chiffre de la dette a été calculé en 1921. Il n'y a pas de raison pour qu'il soit mieux établi en 1923. D'ailleurs les Allemands trouveraient trop fort n'importe quel chiffre.

2° — La question de la situation de la Ruhr dépend uniquement de l'attitude allemande.

3° — Une conférence d'experts impartiaux est inutile, puisque nous avons la C.D.R. qui est dans le cadre du Traité.

4° — Un plan complet et définitif de l'aménagement de la dette allemande ? Nous l'avons déjà : le Traité de Versailles.

aucune conversation tant que la résistance passive n'aurait pas cessé.

A ce moment, en Allemagne, la situation générale était très mauvaise. Depuis le mois de mai la débâcle du mark s'accentuait, et à partir d'août la devise allemande cessa d'être cotée. Le 10 août, le Gouvernement allemand fit savoir à la C. D. R., qu'en raison de sa situation monétaire, l'Allemagne suspendait temporairement toute prestation en nature (1). Les envois étaient en réalité suspendus depuis l'occupation par la M.I.C.U.M.

Mais la chute du mark et les troubles qui s'en suivirent, rendirent plus difficile le financement de la résistance passive, et le patriotisme des populations s'atténua. M. Streseman succéda à M. Cuno, et à partir de ce moment (14 août) la résistance passive cessa en fait. Dans son discours de la Croix des Carmes, le 24 septembre, M. Poincaré déclarait « la résistance ordonnée et payée par le Gouvernement de Berlin cesse peu à peu, malgré le Gouvernement de Berlin ». Le même jour, M. Streseman levait les décrets de janvier.

---

(1) A remarquer la coincidence de cette note et de celle du Gouvernement britannique, répondant à la note Française du 30 juillet. Le Gouvernement anglais marquait sa déception de voir l'accueil qu'on faisait à ses desiderata, insistait sur « l'illégalité de l'occupation », et notait soigneusement que sa prolongation serait « désastreuse ». Elle terminait en signalant qu'au cas où la France consentirait à se rendre au point de vue britannique, l'Angleterre serait prête à régler la question des dettes intéralliées d'une manière généreuse.

CHAPITRE V

L'EXPLOITATION PAR LA M. I. C. U. M. LES ACCORDS AVEC LES INDUSTRIELS DE LA RUHR

Octobre 1923-Septembre 1924. — *Au cours de cette période, la consommation française en combustibles minéraux a continué de progresser. Elle a atteint 18 millions de tonnes pour les trois derniers mois de 1923 et 56 millions pour les neuf premiers mois de 1924.*

Mais la résistance passive ayant cessé, à partir de septembre 1923, la France put obtenir de ce bassin des quantités plus importantes. Alors que la moyenne mensuelle des importations françaises en provenance de la Ruhr, n'avait pas dépassé 300.000 tonnes de janvier à novembre 1923, elle s'est élevée à 775.000 tonnes en janvier 1924 et à 1.301.000 tonnes en avril.

La production des houillères françaises ayant également enregistré au cours de cette période un nouvel accroissement de 20 % environ, l'importation des charbons anglais se trouva ramenée à 10.266.000 tonnes contre 14.248.000 tonnes pendant les neuf premiers mois de 1923. La production française n'a couvert la consommation qu'à concurrence de 59 %.

Sur le marché anglais, les prix ne subirent que des variations sans ampleur, marquant une tendance au fléchissement. Le gros amirauté anglais première qualité a coté 29 shillings en janvier 1924; 31 shillings en avril; 28 shillings à 28 shillings 6 pence de mai à septembre de la même année.

Pour les frêts, ce fut une période de dépression. Les taux Cardiff-Rouen sont descendus de 5 shillings 6 pence, en janvier 1924, à 4 shillings 3 pence, en septembre.

Sur le marché français, la hausse constante de la livre sterling qui a coté 115 francs en mars 1924 pour se maintenir à partir de juillet aux environs de 80 francs a créé des inégalités entre les prix des charbons des différentes provenances.

Le tableau suivant accuse les variations des prix de vente des charbons français, anglais et allemands, sur wagon départ mine, départ Rouen, départ point frontière :

	Charbons français tt. vt. 35 %	Charbons anglais tt. vt. 35 %	Charbons allemands tt. vt. amélioré
1er novembre 1923	82 fr. »»	119 fr. »»	103 fr. »»
1er février 1924	82 fr. »»	125 fr. »»	80 fr. »»
1er août »	84 fr. 20	134 fr. »»	78 fr. »»

Bien que la résistance passive fût officiellement terminée, le travail ne reprit pas immédiatement. Il fallait parer au désarroi que la fuite du Kohlen-Syndikat à Hambourg avait provoqué. La Mission franco-belge dût s'adresser aux sociétés minières isolément. Le 10 octobre le premier accord était conclu entre deux de celles-ci, le « Phœnix » et la « Rheinische Sthalwerke », et la M.I.C.U.M. Ces deux sociétés intervenaient pour 10 % environ dans la production totale de la Ruhr.

Aux termes de cet accord, les sociétés susdites s'engagaient à payer à la M. I. C. U. M. l'arriéré de l'impôt sur le charbon (Kohlensteuer) non versé depuis le 11 janvier 1923, lequel devait servir à couvrir les frais d'occupation. Cet impôt était de 24 m. o. par tonne. Toutefois les charbons livrés au titre des Réparations en étaient exempts. Les quantités que devaient livrer ces deux sociétés étaient proportionnelles à leur production normale, 10 % des programmes de la C. D. R. ; au fur et à mesure de leurs paiements et de leurs livraisons, la liberté de leur trafic et la disponibilité des cokes et charbons saisis sur leurs carreaux leur seraient rendues.

La défaite du Gouvernement allemand était complète; défaite à l'extérieur puisqu'il avait dû plier devant l'occupation; défaite à l'intérieur puisque les sociétés privées avaient repris leur liberté d'action. En effet, le 10 octobre, MM. Von Hoesch et Dr Roedinger, chargés d'affaires à Paris et Bruxelles tentaient, sans d'ailleurs insister beaucoup, près des Gouvernements français et belge de négocier la reprise de l'activité de la Ruhr et des livraisons de charbon. Les Gouvernements alliés répondirent qu'ils consentaient à discuter sur l'ensemble du problème. Mais qu'en ce qui concernait les prestations en nature, ils préféraient des accords locaux entre les autorités alliées d'occupation et les habitants des territoires occupés.

Les accords avec les sociétés privées se firent alors sans difficulté. Les industriels acceptaient de verser les impôts arriérés et de livrer du charbon. La M. I. C. U. M. reçut des propositions spontanées, de livrer du charbon au titre des Réparations.

Il y eut cependant des résistances.

Hugo Stinnes, qui dans le désarroi du Gouvernement allemand représentait la plus grosse autorité des pays occupés, seul ne se rendait pas au type d'accord que la M. I. C. U. M. avait passé avec les autres propriétaires de mines. Stinnes voulait insérer dans son contrat avec la M .I. C. U. M. une clause aux termes de laquelle le Gouvernement allemand serait crédité des charbons et cokes « saisis » pendant l'occupation. La M. I. C. U. M avait saisi ces charbons et cokes « à ses frais », le coût d'enlèvement avait été considérable, et elle n'entendait pas supporter les frais d'occupation. Il n'y avait pas, d'autre part, de raison d'accorder à Stinnes des conditions plus favorables qu'aux autres producteurs.

Certains propriétaires, forts de l'attitude de Stinnes, menacèrent de fermer à nouveau leurs exploitations alléguant l'épuisement des capitaux, et l'état désespéré des moyens de transport. La mine « Erin » appartenant à Stinnes fut saisie et les mineurs acceptèrent d'emblée de travailler sous la direction de la M. I. C. U. M. Aussitôt l'accord fut conclu (23 novembre 1923) avec le groupe Stinnes, contractant au nom de toute l'industrie de la Ruhr. La politique de fermeté se montrait aussi efficace avec les industriels qu'elle l'avait été avec le Gouvernement. Cet accord était valable jusqu'au 15 avril 1924. Les mines du groupe Stinnes s'engagaient à verser aux autorités d'occupation l'impôt dû depuis janvier 1923, soit 15 millions m. o. ; à payer dans l'avenir 10 francs par tonne vendue; à livrer à l'Entente 18 % de leur production nette. Les stocks constitués dans la Ruhr à la date du 1er octobre 1923 restaient la propriété des Autorités alliées.

Le régime des licences d'exportation vers l'intérieur de l'Allemagne établi pendant la résistance passive restait en vigueur. Et en ce qui concerne le charbon, les qualités à fournir étaient spécifiées et des pénalités prévues.

L'accord contenait aussi une clause aux termes de laquelle il serait reputé non avenu, si les mines qui l'accepteraient ne repré-

sentaient pas 80 % de la production de la Ruhr. Ce taux fut atteint dès les premiers jours de décembre.

Naturellement, il était entendu que les industriels devraient se mettre d'accord avec leur Gouvernement pour le remboursement de leurs livraisons.

Celui-ci ne reconnut pas tout de suite la légalité de la convention passée entre la M. I. C. U. M. et les industriels, et le 30 novembre, il protesta auprès de la C. D. R. Mais le lendemain 1er décembre, il traitait lui-même avec la Régie franco-belge pour la reprise de l'activité ferroviaire. Il y était amené par le fait que la M.I.C.U.M. refusait de traiter avec le K. S. qui se reconstituait.

En Angleterre, on avait aussi déploré ces accords ; il était en effet probable que la M .I .C .U .M. resterait sur place pour en assurer l'exécution, et bien qu'il fût question de reviser les « Réparations », on ne savait combien de temps durerait son règne dans la Ruhr (1).

L'exploitation sous son contrôle devenait de jour en jour plus intéressante. Sans doute les programmes de la C. D. R. n'étaient pas atteints (1.835.000 tonnes par mois pour octobre, novembre, décembre 1923 et janvier 1924), mais les livraisons marquaient une progression constante :

octobre	1923	853.000 tonnes
novembre	»	889.000 tonnes
décembre	»	1.214.000 tonnes
janvier	1924	1.452.000 tonnes

et d'autre part le Kohlensteuer arrièré rentrait (plus de 100 millions de francs pour décembre 1923).

De plus l'année 1924 avait débuté par la prolongation à

---

(1) L'idée de l'évaluation nouvelle de la capacité de paiement de l'Allemagne et d'un aménagement nouveau de sa dette avait fait du chemin. Le Gouvernement anglais en était très partisan. « L'aménagement nouveau » signifiait dans l'intention anglaise l'évacuation de la Ruhr. On négociait déjà à Paris et Washington, et le 30 novembre la C. D. R. chargea deux comités d'experts d'élaborer un plan.

dix heures de la journée de travail. Cette mesure avait été acceptée dans toute la Ruhr.

Devant ces succès, la M. I. C. U. M. songea à renouveler les accords avant qu'ils vinssent à expiration. Dès le mois de février, elle entama des pourparlers avec les industriels de la Ruhr, représentés par la Commission des Six (Stinnes, Thyssen, etc...). La Commission des Six trouvait ces accords très lourds pour l'industrie minière. Elle faisait ressortir que l'exploitation sous le contrôle de la M. I. C. U. M. avait des répercussions graves sur l'industrie métallurgique, concurrencée même en Allemagne par l'industrie franco-belge. Celle-ci travaillait à meilleur compte et pénétrait en Rhénanie sans payer de droits d'entrée. La Ruhr, disaient les industriels, ne pouvant écouler ses produits, il en résulte pour elle une grande pénurie de moyens financiers; elle est contrainte de recourir à des crédits qui sont si importants que l'industrie allemande tout entière peut passer en des mains étrangères.

Sentant les industriels peu enclins à un renouvellement spontané, la M.I.C.U.M. s'engagea, pour encourager la reprise d'activité, à ne pas augmenter le taux de l'impôt. Mais en attendant le renouvellement, elle demanda un effort en ce qui concernait les livraisons de charbon. En février (1924), la M. I. C. U. M. les avait limités à 27 % de la production des mines. Elle exigeait qu'à partir du 1er mars l'Allemagne s'acquittât intégralement des livraisons prévues aux programmes de la C. D. R. Les industriels refusèrent de conclure.

La M. I. C. U. M. fit une concession sur les quantités à livrer ; elle maintint le taux de 27 % de la production. Cela parut insuffisant à la Commission des Six. Les négociations en étaient à ce point lorsque à fin mars, menaçant de faire grève, les mineurs demandèrent une augmentation de salaires. Les industriels répondirent ne pouvoir l'accorder, en raison des pertes que les accords avec la M.I.C.U.M. leur faisaient subir. Celle-ci ne s'alarma pas outre mesure des troubles qui devaient se produire, mais n'éclatèrent point, et déclara que seules les mines qui avaient

satisfait aux programmes de la C. D. R. seraient admises à exporter.

Les industriels allemands avaient de bonnes raisons pour ne pas désirer le renouvellement des accords. Le plan des experts devait procurer des ressources à l'Allemagne, mais il n'était qu'en voie d'achèvement, et on savait que le Gouvernement allemand ne serait pas en état avant longtemps de payer aux industriels le prix de leurs livraisons.

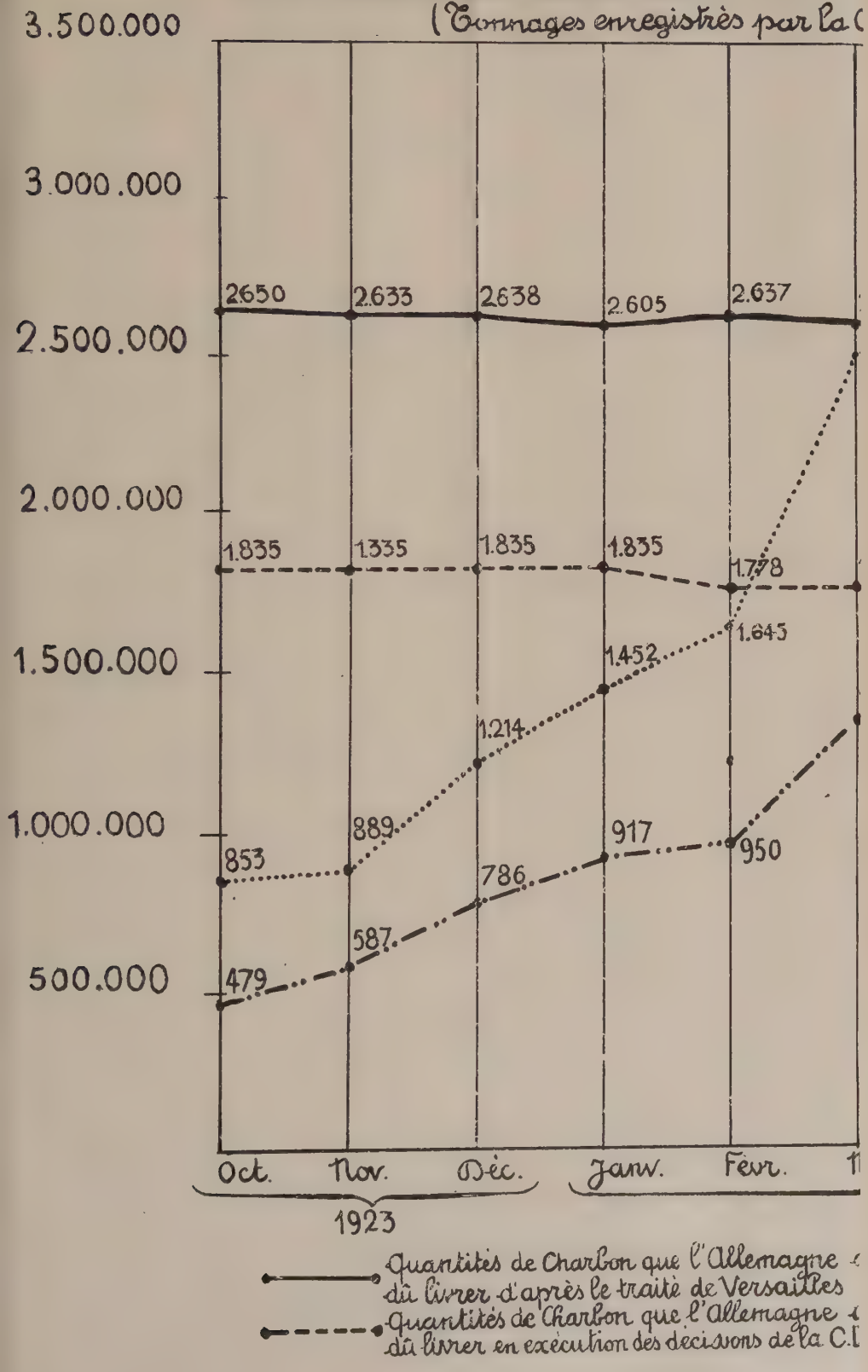
La Commission des Six, les représentants des mineurs et la délégation de la M. I. C. U. M. se réunirent à fin mars pour discuter des mesures à prendre. La délégation de la M. I. C. U. M. insista sur l'opportunité de la prolongation des accords : d'une part, il fallait assurer les livraisons ; d'autre part, maintenir l'activité économique de la Ruhr. Mais elle s'opposa aux modifications que les industriels voulaient y apporter. Rien, depuis novembre 1923, date de la conclusion des accords, ne s'était produit qui justifiât un changement. Cette fois encore les Allemands refusèrent leur signature.

Mais au début d'avril, quelque jours avant l'expiration des accords, la M. I. C. U .M. déclara aux industriels que leur non renouvellement serait considéré comme une reprise de la résistance passive et, à une nouvelle demande des industriels, désireux de ne pas voir s'arrêter leurs usines, d'un allègemnt des charges, répondit que telles que, elles étaient parfaitement supportables.

Sur ces entrefaites, le plan des experts parut (9 avril 1924). Les industriels pensèrent que l'emprunt de 800 millions m. o., qui y était prévu servirait à les indemniser, au moins en partie, des livraisons qu'ils avaient déjà faites, et à les payer de celles qu'ils devaient continuer à effectuer. Le Gouvernement allemand avait en effet, déclaré qu'étant sans ressources. il ne pouvait payer les mines. De plus Hugo Stinnes, le principal réfractaire aux ac-

Livraisons faites du 1er Oct

(Tonnages enregistrés par la C

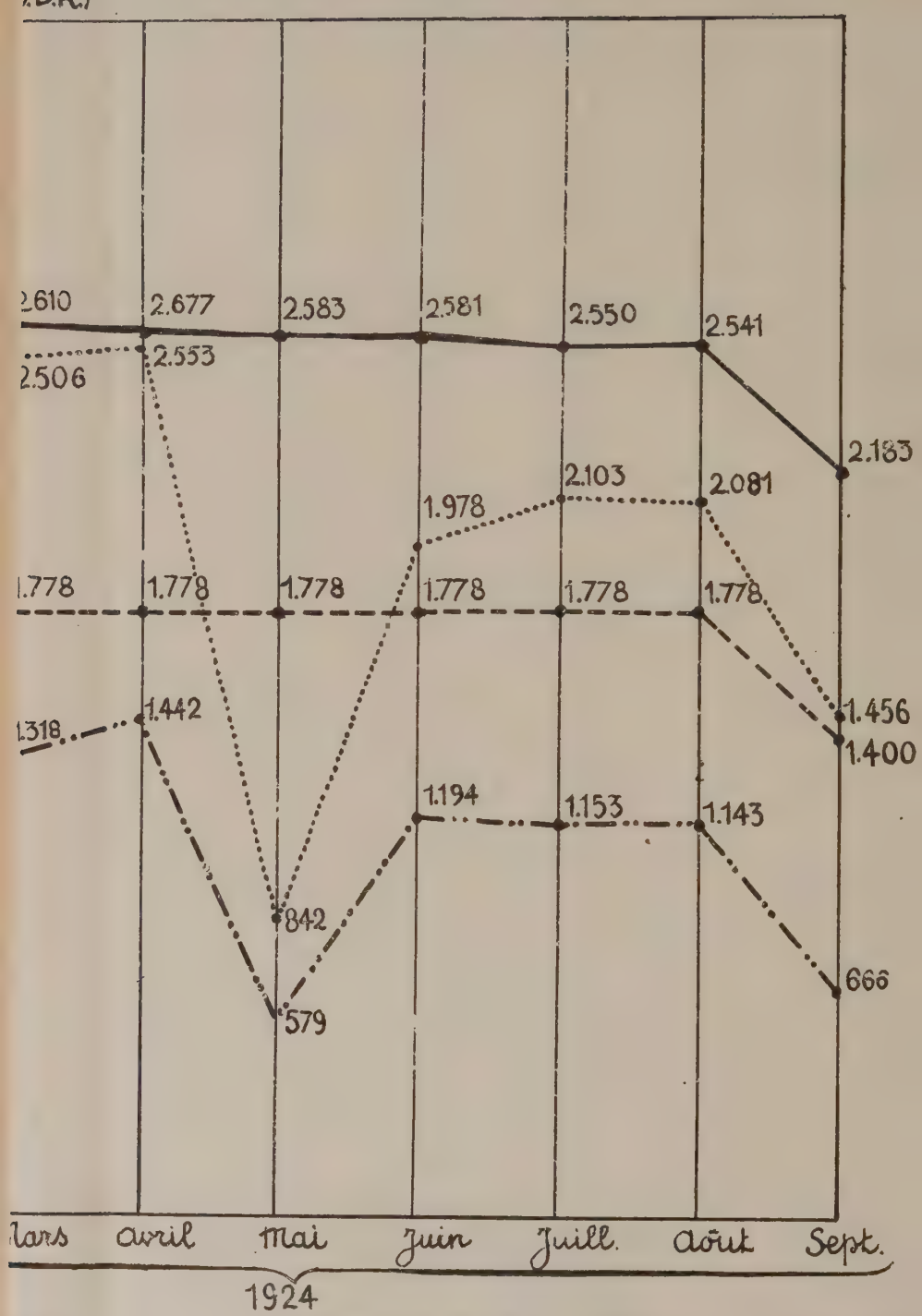


Quantités de Charbon que l'Allemagne
dû livrer d'après le traité de Versailles

Quantités de Charbon que l'Allemagne
dû livrer en exécution des décisions de la C.I

obre 1923 au 1er Septembre 1924

(.D.R.)

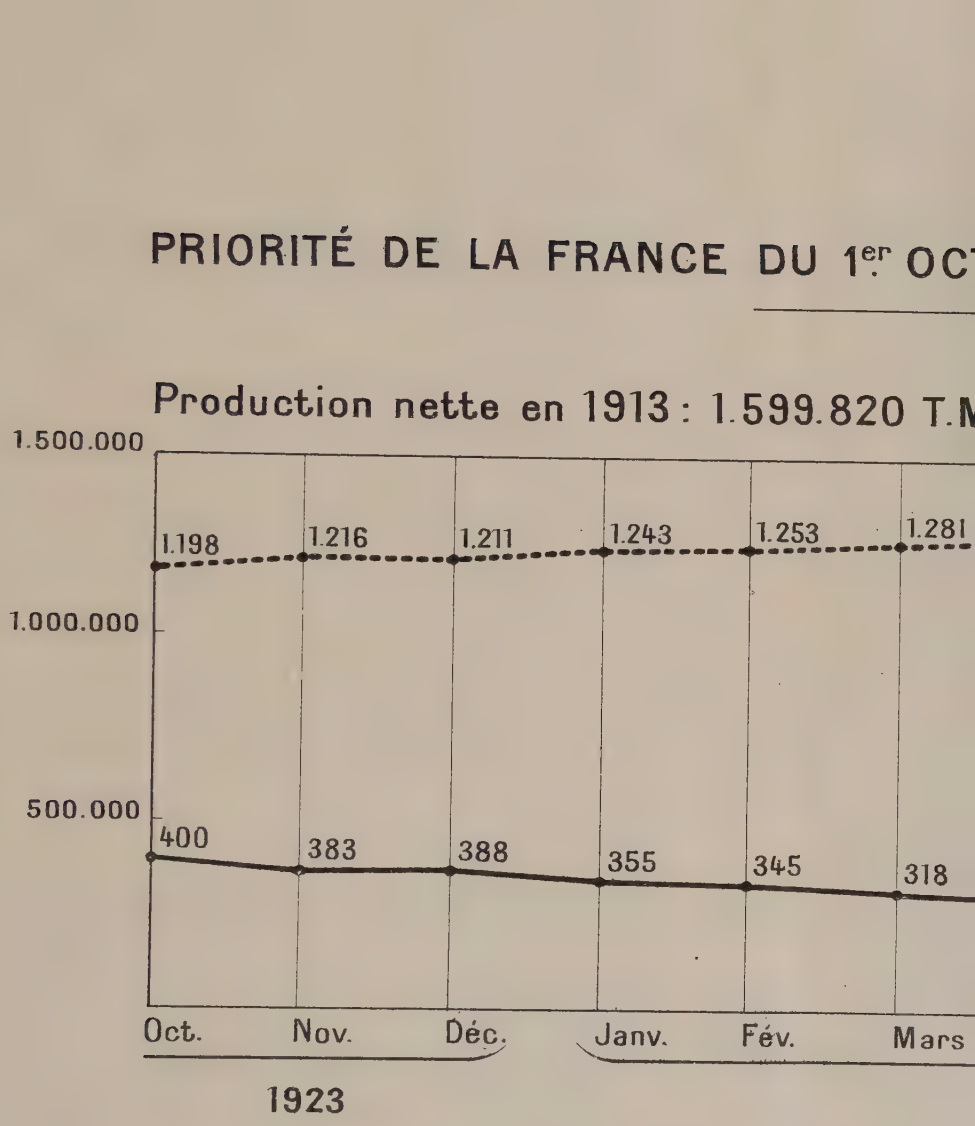


urait ..... Quantités de charbon réellement reçues par les

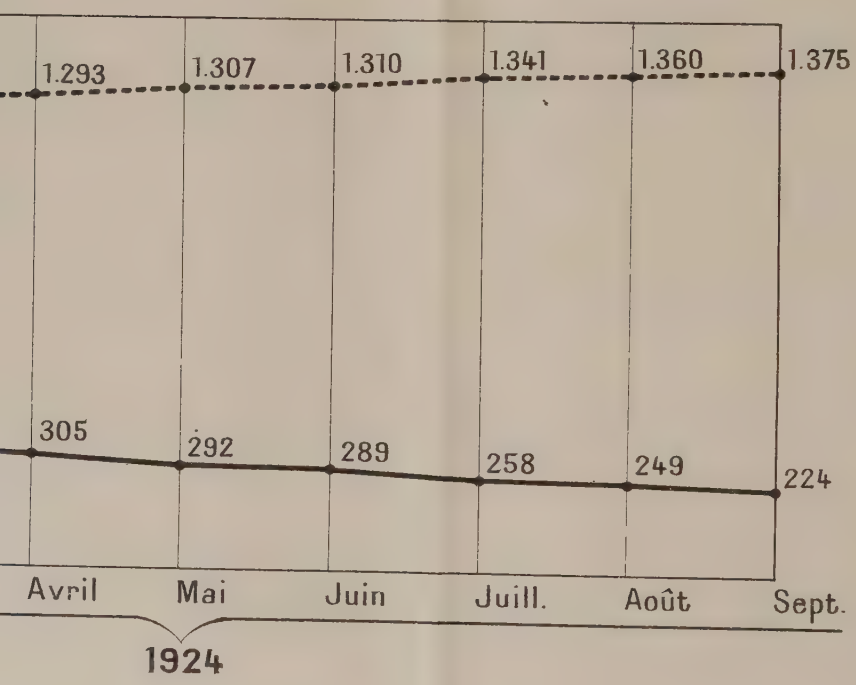
urait —·—·— Quantités de charbon reçues réellement par la
).R.

PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 1er OCT

Production nette en 1913 : 1.599.820 T.M



OBRE 1923 AU 1er SEPTEMBRE 1924



s du Nord et du Pas-de-Calais.

cords venait de mourir. Le 15 avril les accords furent renouvelés pour deux mois (1).

Mais le plan Dawes ne pouvait entrer en vigueur immédiatement. Il fallait en organiser le détail. Plusieurs mois devaient y être nécessaires ,et avant que le régime commercial de la dette allemande qu'il prévoyait, fût au point, la M. I. C. U. M. eut encore à vaincre bien des difficultés. Ce fut en mai 1924, coïncidant avec les élections françaises, une grève des mineurs et de l'industrie métallurgique. Tous les arbitrages échouèrent et les livraisons de combustibles tombèrent à 842.000 tonnes au lieu de 1.778.000 tonnes prévues par la C. D. R., alors que, en février, mars, avril ,les livraisons avaient été de :

février	1.645.000	tonnes	pour un	programme	de	1.778.000 t.
mars	2.506.000	»	»	»		1.778.000 t.
avril	2.553.000	»	»	»		1.778.000 t.

dépassant donc pour ces deux derniers mois les exigences de la C. D. R.

Une augmentation de 15 % proposée aux mineurs fut repoussée par eux. Ce que voyant, la M. I. C. U. M. adressa le 23 mai aux propriétaires la note suivante : « Vos mines ne livrent pas « ponctuellement les prestations de charbon prévues dans l'ac- « cord de mai. La situation actuelle (grèves), ne réduit en rien

---

(1) 1°. — « La publication du Rapport des Experts et la décision « de la C. D. R. du 11 avril (décision de la C. D. R. approuvant le « Rapport des Experts) ont créé une situation nouvelle en ouvrant une « voie au règlement de la question des Réparations... En conséquence, « la M. I. C. U. M. et la Commission des Six ont été d'accord sous la ré- « serve des modifications et précisions ci-après pour prolonger le Man- « telvertrag (accord manteau), du 23 novembre 1923 jusqu'au 15 juin « 1924 au plus tard.

2°. — « Il reste entendu que le montant du Kohlensteuer arriéré « fixé à 15 millions de dollars à la date du 23 novembre, ne dépassera « pas ce chiffre. Le supplément déjà perçu par la M. I. C. U. M. sous « forme de traites sera rendu aux mines dans les conditions suivantes : « 1 million de dollars sera immédiatement déduit du montant des traites, « le reste sera rendu aussitôt que possible.

3°. — « La redevance courante sur le charbon est fixée à 1 1/2 « mark-or (au leiu de 10 francs prévus par l'accord du 23 août 1923). « Ce taux est fixé pour la valeur du combustible au 15 avril. »

« vos obligations sous ce rapport. En conséquence, le Président « de la M. I .C. U. M. a décidé d'enlever aux mines à partir d'au- « jourd'hui la libre disposition de leurs réserves et des stocks « de coke et de charbon qui se trouvent actuellement sur le « carreau des mines; tous ceux qui pourraient être formés seront « livrés à la M. I. C. U. M. Jusqu'à la reprise de l'extraction et « des prestations, les mines ne peuvent sans notre autorisation « prélever aucun combustible pour leur propre usage ou pour « l'exportation. En tout cas, elles sont invitées à assurer les « prestations au moins dans la limite des programmes de mai, « par le chargement des stocks existant sur les carreaux. Au « cas où elles refuseraient de le faire, la M. I. C. U. M. procè- « derait au transport des dits stocks.

Aussi le 30 mai, le Gouvernement allemand rendit-il obligatoire une sentence arbitrale du 27 juillet, relative au conflit entre propriétaires et mineurs et restée sans effet. Les propriétaires qui avaient prononcé le lock-out au début de la grève et les mineurs se soumirent immédiatement, et les livraisons reprirent.

De nouvelles difficultés naquirent à l'approche du 15 juin, date de l'expiration des accords.

Les industriels de la Ruhr ne pouvaient continuer, disaient-ils, à livrer gratuitement du charbon. Ils demandaient donc que les Gouvernements français et belge leur fissent l'avance des sommes nécessaires au paiement des livraisons de Réparations. En tous cas, ils étaient décidés à ne continuer des livraisons que si leurs prestations étaient reconnues faites à partir du 15 avril. La M. I. C. U. M. repoussa toutes ces suggestions et imposa à nouveau, le 15 juin, et jusqu'au 1er juillet une prolongation pure et simple des accords (1).

---

(1) « Les accords entre la M. I. C. U. M. et les industriels de la « Ruhr expirant le 15 juin 1924 sont prorogés sans modification jus- « qu'au 30 juin inclus. Il est entendu que le prochain arrangement qui « interviendra à partir du 1er juillet pourra spécifier un effet rétroactif « à partir du 16 juin en ce qui concerne le Kohlensteuer, les taxes de « licence et de dérogation et les autres redevances en espèces. »

Le 1er juillet arriva, et il n'était pas question que le plan des experts entrât en application (1). A mesure cependant que se prolongeaient les livraisons gratuites, les industriels devenaient de plus en plus hostiles aux accords avec la M. I. C. U. M. Le Gouvernement allemand qui essayait de se ressaisir pour hâter l'application du plan des experts déclara qu'il financerait les industriels pour qu'ils pussent continuer les livraisons, mais on savait qu'il ne pourrait le faire. La France et la Belgique avaient de leur côté formellement déclaré qu'elles ne participeraient pas au paiement des livraisons de charbon jusqu'à la mise en application du plan. Le Gouvernement allemand finança cependant en partie, et les accords furent renouvelés du 1er au 31 juillet.

A ce moment, le Gouvernement allemand déclara ne plus pouvoir alimenter l'exécution des accords entre les industriels et la M. I. C. U .M. Mais on connaissait l'état des travaux de la Conférence de Londres, la mise en application du plan paraissait imminente. Une dernière prolongation fut obtenue des industriels; ils s'engageaient à continuer les livraisons gratuites jusqu'à la mise en vigueur du plan ,se réservant cependant de dénoncer l'accord à partir du 15 août avec préavis de 5 jours. Moyennant quoi le Kohlensteuer et diverses taxes étaient réduites. Durant le mois d'août les livraisons se poursuivirent normalement. La mise en vigueur du plan était prévue pour le 1er septembre. La M. I. C. U. M. et la Commission des Six appelées à disparaître engagèrent donc des négociations pour régler les livraisons de charbon et sous-produits, au titre des Réparations, pendant la période transitoire qui allait s'écouler avant l'évacuation complète économique et fiscale de la Ruhr et de la Rhénanie. Il fut convenu que les livraisons seraient continuées suivant les quantités fixées par la C. D. R. et le payement effectué au prix fixé après entente entre la C. D. R. et le Gouvernement allemand.

(1) La Conférence de Londres qui en régla le détail ne se réunit qu'à fin juillet et se clôtura le 16 août 1924.

TROISIEME PARTIE

LA PHASE COMMERCIALE DES PRESTATIONS

CHAPITRE VI

LE PLAN DAWES

LES ACCORDS DE LONDRES

Octobre 1924-août 1925. — *Dès la fin de 1924, les efforts accomplis depuis la cessation des hostilités par les producteurs des différents pays pour intensifier leur extraction ont eu comme conséquence de créer un déséquilibre entre l'offre et la demande et de révéler pour la première fois la véritable situation de l'industrie houillère européenne en face de la consommation.*

Libéré de toute occupation, à la suite des accords de Londres conclus en août 1924, le bassin minier de la Ruhr est revenu rapidement à son activité normale. Son extraction qui n'avait été que de 43 millions de tonnes en 1923 s'est élevée à 94 millions en 1924 et à 84 millions pour la période août 1924-janvier 1925.

La production houillère belge rejoint, en 1924 et 1925, son niveau d'avant-guerre, soit 23 millions de tonnes. Les mines hollandaises, dont la production totale était de 3.941.000 tonnes en 1920, ont atteint en 1924, 5.882.000 tonnes et en 1925, 6.848.000 tonnes. En France, la reconstitution progressive des mines sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, avait permis à la production houillère de rejoindre, puis de dépasser le chiffre de 1913. La production journalière qui était de 136.147 tonnes en 1913 a accusé 121.064 tonnes en janvier 1923, 144.680 tonnes en janvier 1924 et 160.445 en janvier 1925.

Dès janvier 1925, les mines n'ont plus trouvé l'écoulement de leur production journalière. Elles ont été contraintes de constituer des stocks. Les gros producteurs tel que l'Angleterre et l'Allemagne ont restreint leur production en licenciant leurs ouvriers par milliers. Malgré les restrictions, à fin août 1925, les stocks européens accumulés sur le carreau des mines s'élevaient à 58 millions de tonnes, dont 40 en Grande Bretagne, 11 en Allemagne, 2 en Belgique, 2 en Russie, 2 en Pologne, 1 en France.

Cette situation a provoqué sur le marché mondial des charbons un effondrement des prix que réflètent les cours du gros amirauté anglais 1re qualité qui ont enregistré les variations suivantes : 27 shillings 3 pence en janvier 1925, 26 shillings en juin, 24 shillings 3 pence en août de la même année.

Les conséquences de cet effondrement des prix furent très graves pour l'Angleterre, les houillères ne pouvant plus retirer de la vente de leurs combustibles, un solde rémunérateur.

Les chiffres suivants, publiés par le Mines Department, relatifs au bénéfice moyen ou à la perte par tonne commercialement disponible, font ressortir la situation de l'industrie houillère britannique à cette époque :

4me trimestre 1924..... bénéfice de 0 sh. 7 d. 61,
1er trimestre 1925..... bénéfice de 0 sh. 6 d. 13,
2me trimestre 1925..... perte de 0 sh. 11 d. 81,

L'accord national des salaires conclu en 1924 est venu à expiration en juin 1925. L'accord de 1924, qui n'était que la prorogation de celui de 1921, avait aggravé ce dernier en accordant aux ouvriers un salaire minimum garanti de 33,5 % supérieur à celui de 1914, contre 20 % en 1921 et une participation dans les produits bruts de vente de 87 % pour les salaires et de 13 % pour le capital contre 83 % et 17 % en 1921. Les salaires payés, en application de l'accord de 1924, ont représenté plus de 71 % du prix de revient moyen net de la tonne commercialement disponible pendant le deuxième trimestre 1925. (1) Les producteurs n'ont pu accepter le renouvellement de cette convention. Devant les exigences des ouvriers mineurs, le Gouvernement britannique, pour éviter une grave crise sociale, décida d'accorder à l'industrie houillère les subventions nécessaires pour que les exploitations pussent continuer à servir à leurs ouvriers le salaire minimum.

Le marché français fut recherché par les différents producteurs pour l'écoulement de leurs produits.

Les importations, courant les neuf premiers mois de 1925, marquèrent pour la houille crue un recul de 1.987.000 tonnes par rapport aux neuf premiers mois de 1924. — Ce recul a affecté particulièrement les charbons anglais (7.029.000 tonnes contre 10.109.000 tonnes). Par contre, les statistiques accusent une augmentation de 1 million de tonnes en provenance d'Allemagne, de 127.000 tonnes en provenance des Pays-Bas, et signalent l'apparition des charbons polonais avec 9.000 tonnes environ.

La production des houillères françaises a enregistré comparativement aux mêmes périodes une augmentation de 2.266.000 tonnes.

Les prix de vente ont été les suivants :

Charbons français sur wagon départ mine. — Tout-venant 20/25 % 79 frs, 20 pendant toute la période considérée.

Charbons anglais sur wagon départ Rouen. — Gros criblé mine du Northumberland : décembre 1924, 109 frs ; janvier 1925, 110 frs ; avril, 109 frs, 50 ; juillet, 116 frs.

Les cours de la livre aux mêmes époques ont été de 86 frs, 88 frs, 92 frs, et 105 frs.

Charbons allemands de Réparations. — Prix fob Rotterdam fixé par l'O.H.S. pour le tout-venant forte composition 45/50/ % de gros : décembre 1924, 78 frs ; janvier à septembre 1925, 85 francs.

---

(1) Moyenne pour la Grande Bretagne. — Salaires : 12 sh. 11 d. 89 Prix de revient net, 18 sh. 4 d. 84. (Statistiques du Mines Department.)

L'occupation de la Ruhr avait eu le mérite de montrer tant aux Alliés qua'ux Allemands, que la France était résolue d'aller jusqu'au bout de son droit. Elle avait également eu celui de faire apercevoir en France que les ententes sont plus productives que la contrainte. Elle avait d'ailleurs eu surtout un valeur démonstrative, et M. Poincaré en souscrivant à l'idée d'un plan d'experts comportant une créance garantie, s'était montré beaucoup plus l'homme des gages que l'homme de la Ruhr.

Mais les gages tels qu'il les prévoyait étaient incompatibles avec l'esprit du plan Dawes. Celui-ci, en effet, était basé sur le principe que l'unité économique et fiscale du Reich devait être reconstituée. Par conséquent, le contrôle industriel de la Ruhr devait être rendu à l'Allemagne, et la théorie de l'évacuation au fur et à mesure des paiements devenait caduque.

C'est donc avec un état d'esprit nouveau, que M. Herriot avait indiqué dans sa déclaration ministérielle (1), qu'au mois de juillet, la délégation française se rendit à la Conférence de Londres pour élaborer le mode d'application du plan des experts.

Les experts avaient conclu au maintien des prestations en nature (voir annexe VI) à condition qu'elles ne devinssent pas pour l'Allemagne une cause de perturbation économique. Seules, les matières produites par l'Allemagne, telles le charbon, pouvaient être des éléments de prestations. Les livraisons étaient

---

(1) « Nous sommes hostiles à la politique d'isolement et de force qui « conduit à des occupations et à des prises de gages territoriaux.

« En présence de l'état actuel de l'Allemagne, devant la nécessité de « prémunir, non seulement la France, mais tous les peuples, contre un re- « tour offensif du pangermanisme, nous ne croyons pas possible d'évacuer « le Rhin avant que les gages prévus par les experts, dont nous acceptons « le rapport sans arrière pensée, aient été, avec des garanties d'exécution « équitables et efficaces, constitués et remis aux organismes nationaux, « qualifiés pour les gérer ».

« commercialisées » et leur produit devait être comme les autres versements de l'Allemagne, concentré entre les mains de l'Agent Général des Paiements.

***

La commercialisation apporte une modification profonde au régime des prestations en nature. Jusqu'alors le Gouvernement allemand livrait sous sa responsabilité les marchandises prévues au Traité de Versailles. L'Allemagne était créditée de leur valeur suivant les prix fixés par le Traité. Le producteur allemand n'entrait en rapport qu'avec son Gouvernement.

Le mécanisme prévu par le plan Dawes est tout autre. Le vendeur allemand entre directement en contact avec la clientèle des pays créanciers, directement avec elle il débat les prix et modalités et conclut les marchés.

Le seul élément qui différencie ces marchés des marchés ordinaires est que, le prix au lieu d'être payé par l'acheteur français au vendeur allemand, est versé par cet acheteur dans les caisses de l'Agent Général des Paiements, lequel crédite l'Allemagne de sa recette. Le Gouvernement allemand règle alors le fournisseur au prix et suivant les modalités du contrat.

En principe, le système du plan Dawes résout le problème des prix puisque ce sont ceux de la concurrence qui doivent régir les contrats. Nous verrons que parfois la réalité s'accommode assez mal des principes qui voudraient la gouverner.

***

A la Conférence de Londres, ce fut la 3e Commission qui fut chargée de régler les modalités nouvelles des prestations en nature.

Les difficultés qu'eut à résoudre la 3e Commission concernaient les manquements éventuels de l'Allemagne dans l'exécution des contrats. Les Anglais s'opposaient à ce qu'on en fît peser

sur le Gouvernement allemand la responsabilité. La délégation française objectait par contre, qu'il était dangereux de laisser le jeu des livraisons à la bonne volonté des firmes et particuliers allemands. Finalement, le rapport de la 3e Commission recommandait au Gouvernement allemand de s'engager à ne pas entraver la conclusion des contrats, mais au contraire à la favoriser, ajoutant qu'au cas ou le contractant allié n'obtiendrait pas satisfaction, « le Gouvernement allemand devrait prendre les mesures « nécessaires pour assurer l'exécution de la livraison ».

Dans sa réponse du 8 août au rapport de la 3e Commission, le Gouvernement allemand n'acceptait pas d'être « rendu responsa- « sable de l'exécution des livraisons des produits naturels, du « moment que le Traité de Versailles n'avait pas fixé d'obliga- « gations de ce genre. »

Le protocole final de la Conférence de Londres (16 août 1924) comportait un accord entre les Gouvernements alliés et le Gouvernement allemand aux termes duquel (voir annexe VI) un arbitrage était prévu pour toutes contestations à venir entre le Gouvernement allemand et la C.D.R. Le Gouvernement allemand reconnaissait au Comité des Transferts la liberté d'employer les fonds à sa disposition au paiement des livraisons de charbons et autres produits prévus au Traité de Versailles, faites suivant les programmes de la C.D.R., même au-delà des obligations résultant du dit Traité.

Les Gouvernements alliés souscrivant à une exigence anglaise prenaient d'autre part l'engagement de ne pas réexporter les charbons de Réparations, même livrés sur contrats commerciaux.

Les Accords de Londres prévoyaient en outre la formation d'un Comité Spécial composé de 6 membres nommés respectivement par la C.D.R. et par le Gouvernement allemand et chargé :

« 1° — de déterminer les modes de passation des commandes « et les conditions d'exécution des prestations en nature, de fa- « çon à assurer leur bon fonctionnement, en se rapprochant au- « tant que possible des usages ordinaires du commerce. »

« 2° — d'étudier les meilleurs moyens de rendre efficaces les

« engagements qui auront été pris par le Gouvernement alle-
« mand,... en prévoyant notamment le renvoi à un arbitrage de
« tous les désaccords qui pourraient se manifester à ce sujet entre
« les parties intéressées, la décision de l'arbitre ou des arbitres
« devant être obligatoire pour ces parties. »

Une commission de 3 arbitres indépendants et impartiaux devait de plus, en cas de désaccord entre les membres de la C.D.R., ou entre la C.D.R. statuant à l'unanimité et le Gouvernement allemand, établir les programmes des livraisons, pour des périodes fixées par le Comité Spécial.

Tous les litiges relatifs aux livraisons de charbon devaient être portés devant cette commission arbitrale.

Les Accords de Londres avaient fixé au 20 octobre 1924, la mise en application du plan Dawes. Le 1er septembre la C.D.R. fit la première constatation que l'Allemagne avait pris les mesures nécessaires à son entrée en vigueur. En conséquence les délais commençaient à courir pour l'évacuation économique et fiscale de la Ruhr.

En ce qui concerne les charbons, la mise à exécution des Accords de Londres ne devaient pas être aussi rapide.

Il fallait en effet attendre, pour que la commercialisation des prestations fût effective, que le Comité Spécial eût élaboré le règlement instituant la procédure des contrats. Les Accords de Londres avaient bien décidé que les travaux de ce comité ne devaient en aucun cas retarder la mise en vigueur de leurs dispositions. Mais à défaut d'une procédure parfaitement déterminée, comment conclure des contrats ?

En Allemagne, il y avait un vendeur le Kohlen-Syndikat. Quoique sa fuite à Hambourg, lors de l'occupation de la Ruhr eût ébranlé son unité, il s'était reconstitué. En effet, pour éviter l'éparpillement de l'autorité dans le bassin de la Ruhr ou chaque mine avait repris son autonomie, le Gouvernement allemand, faisant état d'une loi de 1919, aux termes de laquelle l'adhésion au syndicat est obligatoire, venait de contraindre tous les dissidents à rentrer sous la tutelle du K. S. Seules quelques mines étaient

encore exploitées directement par la M. I. C. U. M. (jusqu'à fin octobre 1924). Mais en France, le Gouvernement s'opposait à ce qu'on traitât avec le K. S.; surtout il ne voulait pas laisser des importateurs isolés négocier avec un trop puissant organisme. Il n'y avait qu'une société susceptible de traiter avec le K. S. : c'était l'O. H. S. Mais son objet même, — importation, centralisation et vente en France des charbons allemands de Réparations, — s'accordait assez mal avec le principe de la commercialisation des prestations. On pensa à lui substituer un ou plusieurs organismes. La métallurgie réclamait un office, Strasbourg en voulait un autre, les importateurs un troisième et certains consommateurs un quatrième. Les discussions durèrent si longtemps sans aboutir que l'O. H. S., en l'absence de tout contrat commercial, continua de recevoir les charbons au titre de l'Annexe V.

***

Le Comité Spécial chargé d'élaborer le règlement avait eu, lui aussi, ses difficultés. Les trois experts allemands et les trois experts français prévus par les Accords de Londres s'étaient réunis dès le 24 octobre 1924, mais n'étaient pas arrivés à s'entendre. Ils s'adjoignirent un quatrième allemand et un quatrième français. Dès lors, à la huitième séance, ils furent contraints de faire appel à l'arbitre prévu par les accords. Désigné par la C. D. R. le suédois Wallenberg accepta le 20 novembre 1924 de présider les travaux du Comité Spécial.

Le règlement Wallenberg fut terminé, et remis à la C. D. R. le 9 mars 1925. Il établissait au profit de la France une option. Notre Gouvernement pouvait, à son gré, recevoir des charbons sur contrats commerciaux ou au titre de l'Annexe V.

On s'aperçut bientôt que cette prévoyance des délégués français au Comité Wallenberg était inutile. Ils avaient demandé cette option, espérant que les Allemands respecteraient les engagements qu'ils avaient pris dans les Accords de Londres, et parce que le Gouvernement français était désireux de réserver l'impor-

tation des charbons à Strasbourg. Cette option devait lui permettre de recevoir sous le régime de l'Annexe V, les quantités de charbon nécessaires à ce port et à son arrière-pays, et d'éviter ainsi un libre retour des Allemands dans les pays reconquis. Mais il apparut que la réorganisation intérieure de l'Allemagne, que nous avons mentionnée plus haut, étayait un programme de dérobement. Bien que le règlement Wallenberg fut rentré en application, le K. S. interdit à tous ses ressortissants de conclure aucun contrat commercial au titre des prestations, et ordonna de continuer à livrer les charbons sous le régime de l'Annexe V, comme avant. L'intérêt de cette manœuvre était le suivant : en vertu des dispositions du Traité de Versailles et des accords postérieurs, les charbons nous étaient facturés au prix intérieur allemand, sensiblement plus élevé que le prix de la concurrence en France. Le K. S., se refusant à signer des contrats, allait donc être payé de ses livraisons de Réparations au prix fort. Grâce à la bonification qui en résulterait il allait pouvoir écouler en France, en dehors des prestations, des charbons à bas prix. C'était la tradition politique allemande de dumping qui allait reparaître.

En effet, les mines allemandes introduisirent en France, sur contrats commerciaux des charbons hors réparations, dits charbons libres. Il suffisait, pour que ces charbons libres ne fissent pas partie des programmes, que le vendeur allemand se refusât à en recevoir le prix des mains de l'Agent Général des Paiements au Comité Dawes.

Cette importation de charbons libres causait au Trésor un préjudice considérable. L'O. H. S. plaçait les charbons reçus au titre de l'Annexe V de plus en plus difficilement et avec une perte accrue par le fait que, depuis juillet 1924, le K. S., pour trouver des débouchés à ses stocks, avait abaissé ses prix de vente de 20 %. Cette perte ne se manifestait plus, comme avant les Accords de Londres, par un simple déficit de compte, mais, par un décaissement effectif entre les mains de l'Agent Général des Paiements.

Les Allemands poursuivaient, depuis le commencement des Réparations, la reprise de contact direct avec la clientèle. Depuis les Accords de Londres, ce programme comportait pour eux l'élusion totale de l'Agent Général des Paiements, en ce qui concernait à la fois les contrats et les paiements. C'est pour parer aux conséquences de cette interprétation abusive, parce qu'outrepassant le plan Dawes, de la notion de commercialisation, que le Gouvernement français soumit, aussitôt signés les Accords de Londres, l'importation de toutes marchandises allemandes à un prélèvement de 26 % de leur valeur (décret du 18 septembre 1924). Le Trésor était de la sorte assuré de recevoir une partie au moins de la valeur des prestations. Mais, cette mesure se révéla insuffisante et les Allemands persistèrent dans leur politique. Le Gouvernement français ne pouvait que malaisément la combattre. En effet, avant les Accords de Londres, le Gouvernement français avait en face de lui le Gouvernement allemand ,auquel il pouvait chercher, par l'intermédiaire de la C. D. R. ou directement, à imposer ses volontés. Mais depuis les accords, il se trouvait en présence du K. S. lequel était insaisissable. On pensa à instituer des licences d'importation. Le Comité Consultatif des Charbons, dans sa séance du 29 juin 1925, en adopta le principe. Mais il y avait des résistances à vaincre. Le Gouvernement lui-même n'y était pas favorable; il les trouvait contraires aux Accords de Londres. De plus, il poursuivait avec le Gouvernement allemand des pourparlers laborieux en vue de l'établissement d'un traité de commerce, et craignait qu'une telle mesure considérée comme un moyen de pression déloyal, fût de nature à les contrarier. Quant aux importateurs, ils étaient franchement hostiles à cette manière de faire. La hausse de la £ enlevait déjà aux ports une partie de leur trafic charbonnier, et le charbon constituait plus de 50 % de leur activité; créer des licences c'était les condamner à l'inaction.

Seulement, l'importation des charbons libres ne préjudiciait pas seulement aux intérêts du Trésor, elle nuisait aussi, d'une part à la navigation rhénane parce que les vendeurs allemands de

charbons libres stipulaient toujours que le transport se ferait sous pavillon allemand, d'autre part aux mines françaises qui avaient de gros stocks à écouler. Les revendications de Strasbourg, qui mettait en avant le danger de la pénétration allemande dans sa région, l'insistance des houillères, ébranlaient le Gouvernement. Une manifestation fort opportune des mineurs, tendant au maintien de leurs salaires, épuisa sa résistance. Le Gouvernement transigea. Les mineurs continuèrent à toucher de hauts salaires, et le système des licences fut institué (1).

Le 26 juillet 1925, le décret parut (2). Il était valable pour trois mois. Il est difficile de dire si en lui-même il constituait un bien ou un mal. D'un côté, il atténuait les pertes du Trésor, facilitait l'écoulement des stocks des houillères françaises, et écartait le danger d'une grève charbonnière en Angleterre. Mais d'autre part, il apparaissait inopportun. Il fut regardé par l'Allemagne d'une manière défavorable. Les Allemands en effet voyaient en ce décret une mesure de protection qui se combinait avec celle du décret du 18 septembre 1924 qui avait au lendemain même des Accords de Londres établi le prélèvement de 26 % au profit du Trésor, et qui, à leurs yeux, du moins le disaient-ils, constituait une justification à leur politique de dérobement.

Mais une difficulté surgit aussitôt. A quels prix ces charbons importés sur licence et vendus au prix de la concurrence

---

(1) Les mines se faisaient octroyer en même temps un privilège sur les tarifs de transports (tarifs P.V. 7 et 107) bien que leur situation financière fût meilleure que celle des Compagnies de chemin de fer.

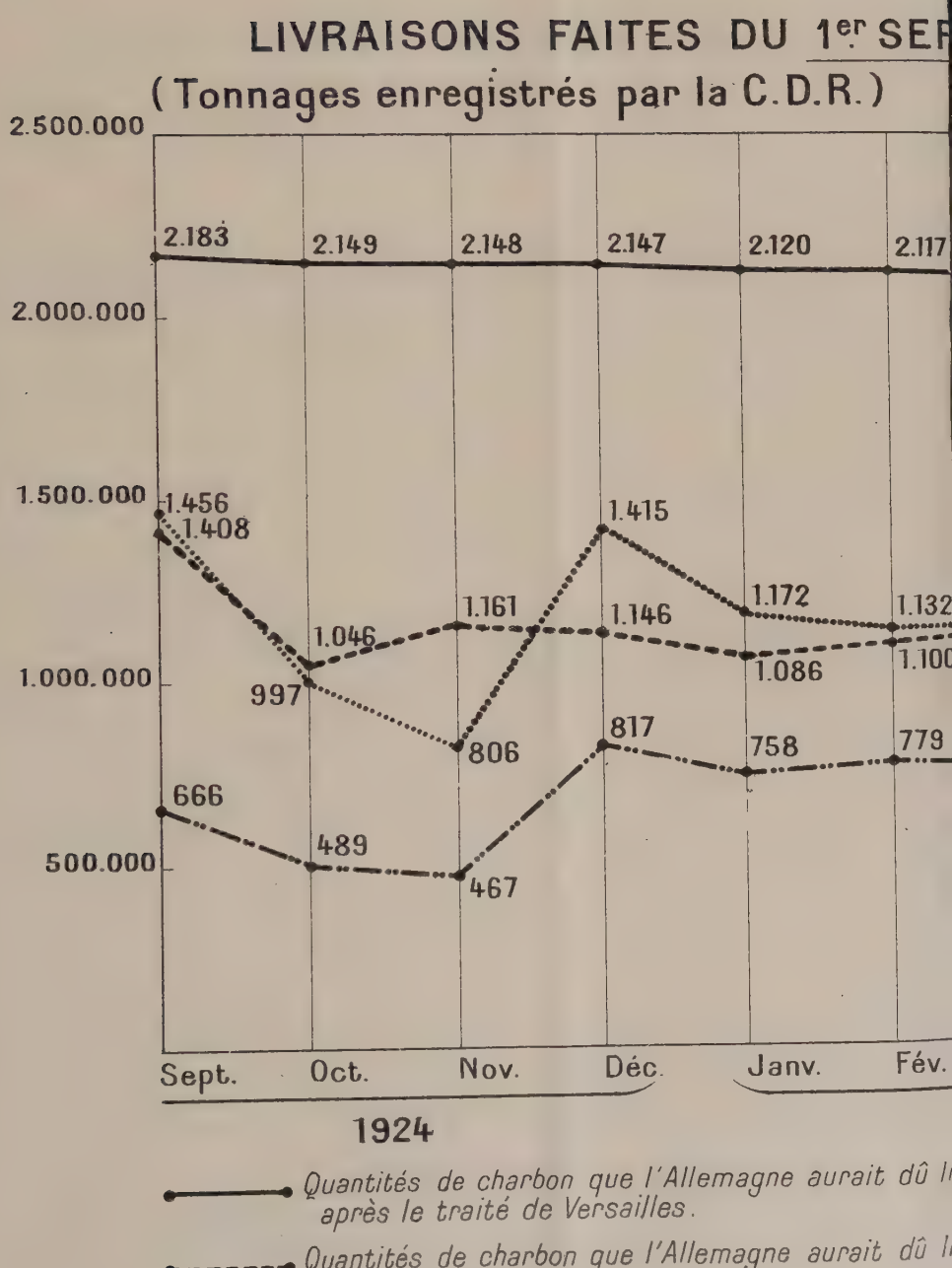
(2) Il est à noter que la crainte du décret avait fait faire aux Allemands un pas vers une solution amiable du conflit. Le K. S. avait en effet proposé, en avril 1925, à la Direction des Mines de faire une convention sur les bases suivantes.

Le K.S. pourrait importer sur contrats approuvés par l'O.H.S. au prix de la concurrence.

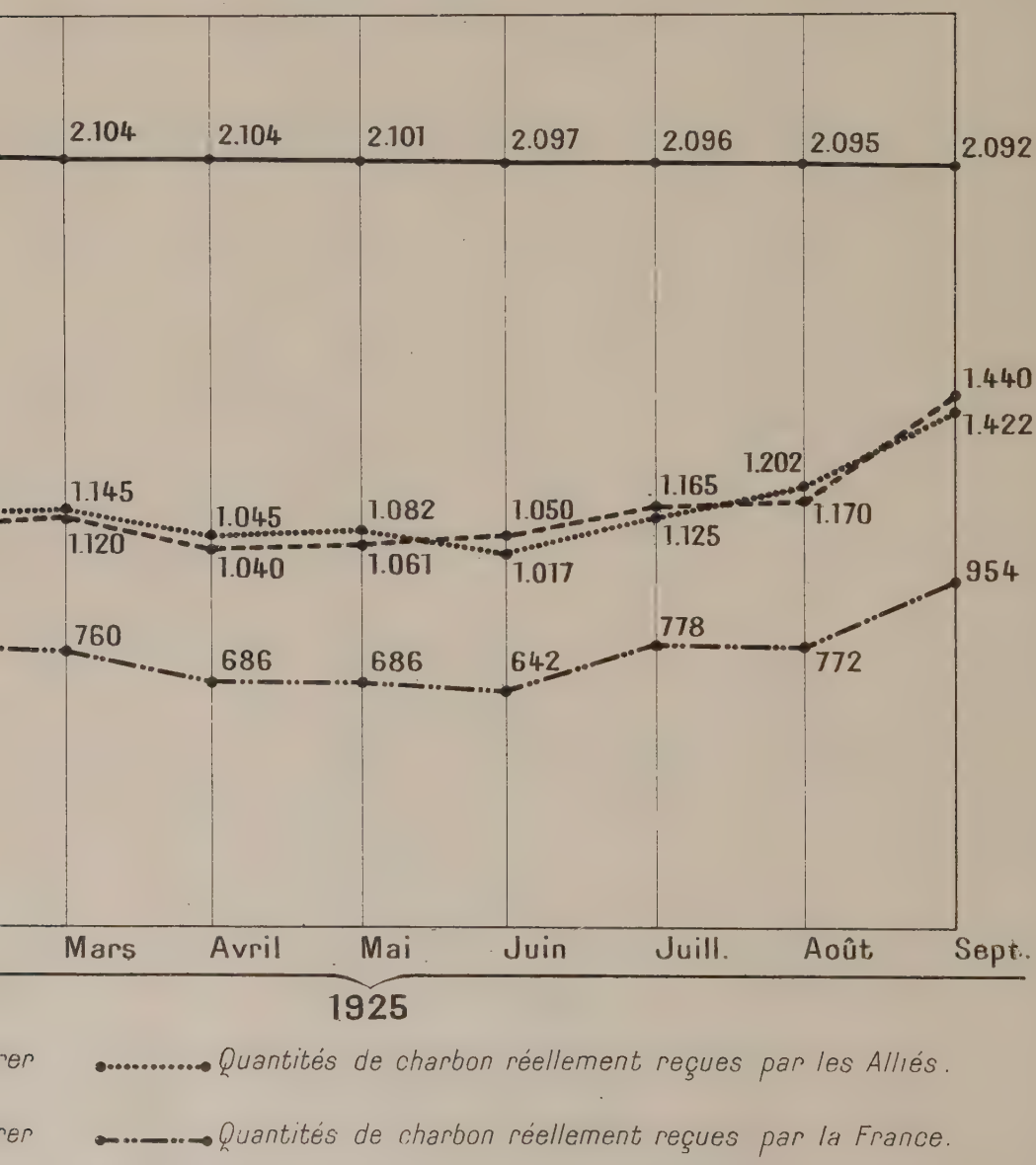
Les charbons lui seraient payés par l'Agent Général des Paiements au prix du Traité de Versailles.

Le K. S. ristournerait à l'O.H.S. la 1/2 de la différence entre ces deux prix.

La Direction des Mines ne prit pas ces offres en considération.

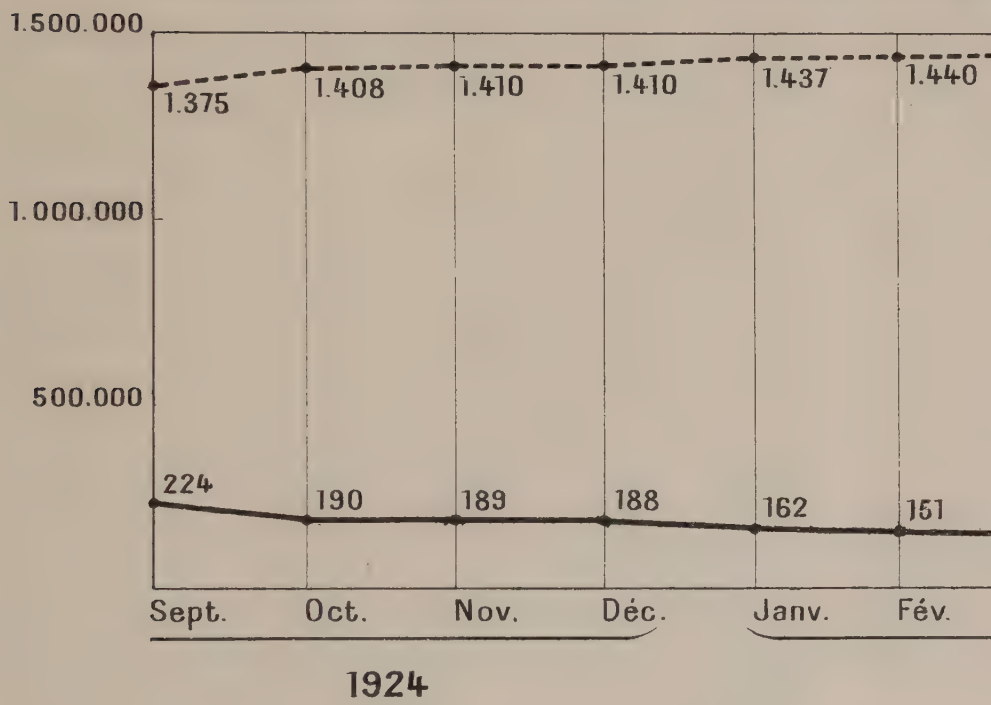

LIVRAISONS FAITES DU 1er SEP
(Tonnages enregistrés par la C.D.R.)
2.500.000
2.000.000
1.500.000
1.000.000
500.000
2.183
2.149
2.148
2.147
2.120
2.117
1.456
1.408
1.046
997
1.161
806
1.415
1.146
817
1.172
1.086
758
1.132
1.100
779
666
489
467
Sept.
Oct.
Nov.
Déc.
Janv.
Fév.
1924
Quantités de charbon que l'Allemagne aurait dû l
après le traité de Versailles.
Quantités de charbon que l'Allemagne aurait dû l
en exécution des décisions de la C.D.R.

TEMBRE 1924 AU 1er SEPTEMBRE 1925

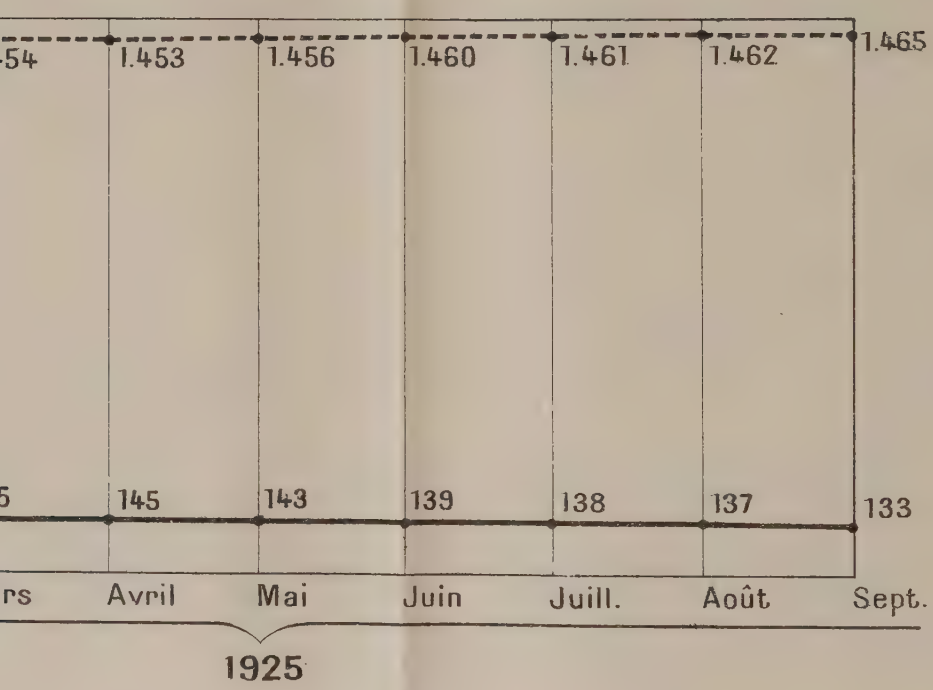


PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 1er SE

Production nette en 1913 : 1.599.820 T.M.



MBRE 1924 AU 1er SEPTEMBRE 1925



u Nord et du Pas-de-Calais.

allaient-ils être portés au débit de la France ? Serait-ce au prix des contrats passés entre les vendeurs allemands et les réceptionnaires, ou bien au prix supérieur imposé par le Traité de Versailles (1) ? Les Allemands soutinrent la thèse du prix le plus élevé, une procédure d'arbitrage fut commencée, mais n'eut pas de suites, et finalement l'Allemagne fut créditée du prix des contrats (2).

Mais le décret du 25 juillet fut encore et rapidement plus impopulaire en France qu'en Allemagne. La manière en effet dont il avait été appliqué, avait indisposé les importateurs et

---

(1) Le prix résultant du Traité de Versailles était à cette époque (juillet 1924) le prix anglais. Non pas le prix fob anglais, mais un prix arbitré par comparaison entre des charbons anglais et des charbons allemands de mêmes catégories. En effet, à partir de 1924, le charbon anglais est moins cher que le charbon allemand, et la France cherche à obtenir l'application du prix fob anglais. On s'aperçut alors que les surprises dues à la rédaction du Traité de Versailles n'étaient pas épuisées par les difficultés traversées depuis 1918. La formule de « prix fob des charbons anglais de même catégorie » suffisait à mettre le désaccord. Il n'y avait aucune analogie entre les charbons de la Ruhr et les combustibles anglais. Les bassins anglais sont nombreux, Pays de Galles, Durham, Ecosse, lequel prendre comme base ? Et selon quels moyens assimiler les charbons du bassin choisi avec des charbons de la Ruhr ? Une commission d'experts, nommée en novembre 1924, réussit cependant à établir des équivalences entre charbons anglais et allemands, mais ne put résoudre la difficulté d'application du prix fob. Elle termina ses travaux le 21 février 1925. A partir de ce moment, la France a été débitée des livraisons, à un prix qui n'est pas le prix fob anglais, sur lequel on n'a jamais pu s'entendre, qui n'est pas non plus le prix intérieur allemand, mais qui est le prix anglais, tel qu'il fut arbitré par les experts, lequel se rapproche du prix fob anglais diminué des frais de transport de la mine au port et des frais de transbordement. Ce prix conventionnel réalise à peu près un prix mine anglais.

(2) Le remboursement par le Gouvernement allemand au K. S. du prix des combustibles de prestations donna lieu à un litige qui se développa parallèlement à celui existant entre la France et l'Allemagne et que nous venons de mentionner. Le K. S. exigeait d'être payé, non pas au prix anglais tel que le définit la note précédente, mais au prix intérieur allemand publié par le Reichanzeiger, plus élevé. Le différend fut porté devant le Tribunal Economique du Reich qui donna gain de cause au K. S. Ce tribunal décida en effet, en mai 1926, que le Gouvernement allemand devait créditer ce dernier des prix intérieurs sous déduction de l'impôt et d'une retenue de 4 %, en raison du fait que les livraisons de réparations constituaient un écoulement sûr des charbons. Le Gouvernement allemand et le K. S. s'accordèrent sur le partage de la différence entre les prix du marché intérieur allemand et le prix anglais fixé par la C.D.R.

les consommateurs. L'octroi des licences était soumis aux quatre conditions suivantes :

1°. — la licence devait être demandée par un consommateur ou un négociant français, afin d'éviter toute ingérence allemande ;

2°. — les réceptionnaires devaient justifier que les vendeurs allemands avaient accepté que le prix des marchandises par eux livrées leur fût payé par l'intermédiaire de l'Agent Général des Paiements, les versements devant être portés au compte Réparations.

3°. — plus spécialement pour les expéditions devant transiger par la voie du Rhin, les accords de Wiesbaden devaient être respectés en ce qui concernait l'utilisation du pavillon français ;

4°. — la Direction des Mines pour accorder ou refuser les licences demandées s'était réservé de s'inspirer des circonstances de fait : situation du marché charbonnier ; destination des charbons.

La Direction des Mines appliqua le régime des licences à des fins toutes autres que celles qui avaient inspiré le décret. De fait, par le jeu de la quatrième des conditions, pratiquement avaient été éliminées toutes demandes d'importation de charbon de qualité équivalente à ceux dont les mines françaises disposaient elles-mêmes, lorsque ces combustibles allemands devaient être dirigés sur les centres de consommation que les houillères pouvaient ou entendaient atteindre (1).

Le décret n'était valable que pour trois mois. A son expiration il ne fut pas renouvelé, faute de Gouvernement pour le proroger. Mais il subsista cependant officieusement. Les repré-

(1) Le 22 août 1925, par exemple, une réunion du Comité Consultatif des Charbons fut provoquée afin de décider qu'à partir de septembre aucune licence ne serait plus accordée pour charbon à gaz, non plus que pour charbon industriel. Seule restait autorisée l'importation de quelques quantités de charbons domestiques.

sentants du K. S. vinrent à fin octobre 1925 supplier la Direction des Mines de ne pas maintenir une mesure dont les tendances étaient par trop contraires aux pacte de Locarno et accords de Londres. La Direction des Mines les assura que le décret ne serait pas renouvelé à la condition que le K. S. ne vendrait en France aucun charbon libre sans obtenir, non plus la licence, mais l'autorisation d'en importer; il fut convenu aussi que ce régime nouveau subsisterait jusqu'à ce qu'on pût arriver à règler d'une façon contractuelle la situation charbonnière.

De part et d'autre on était désireux d'arriver à une entente. Ce n'est pas que le régime des autorisations génât beaucoup le K. S. Le contrôle des importations de charbons libres ne pouvait être immédiat et entre le moment ou les pourparlers commencèrent (novembre 1925) et celui où ils aboutirent (décembre 1926) les allemands importèrent en France sans aucune autorisation 4.850.000 tonnes de charbon (1). Mais le Gouvernement français, pour amener à composition le K. S., avait trouvé une formule meilleure qui consistait à traiter avec les mines du bassin d'Aix-la-Chapelle. Ces mines, indépendantes du K. S., dans lesquelles de forts intérêts franco-belges étaient représentés, acceptèrent de livrer des charbons selon la procédure Wallenberg. Et à partir de septembre 1925 des quantités appréciables de charbon, payées par l'Agent Général des Paiements et vendues aux prix de la concurrence, pénétrèrent en France.

Les négociations commencèrent donc dès le mois de novembre 1925, l'O. H. S. agissant pour le compte du Gouvernement français, le K. S. pour le compte du Gouvernement allemand. En France on s'étonna que des tractations qui mettaient en jeu l'économie nationale et les intérêts du Trésor fussent confiés à un organisme privé, ou les houillères françaises, intéressées à la question, étaient représentées. Les importateurs particuliè-

(1) Il est vrai de dire qu'à partir du 11 mai 1926 toute autorisation fut supprimée. Mais ce chiffre reste impressionnant si l'on songe qu'en 1913 le total des charbons allemands importés en France s'éleva à 6.845.000 tonnes.

rement, auraient vivement désiré connaître l'orientation générale des questions débattues. La Direction des Mines, en décembre 1925, leur apprit que les grandes lignes de l'accord à atteindre avaient été fixées ainsi :

le K. S. s'engagerait à ne pas concurrencer la flotte rhénane française, pour le transport des houilles allemandes, à destination de Strasbourg et Lauterbourg ;

le K. S. s'interdirait de placer des charbons dans l'hinterland de Strasbourg, ainsi que de concurrencer les mines du Nord et du Pas-de-Calais dans leurs propres bassins ;

il aurait par contre droit :

de faire des charbons de soute dans tous les ports;

de vendre 10.000 tonnes par mois dans la région parisienne;

de vendre toutes quantités dans la région située au sud d'une ligne Brest-Dijon (avec la seule restriction de ne pas importer plus de 20.000 tonnes par mois dans la région de Bordeaux) (1) ;

les paiements se feraient par l'intermédiaire de l'Agent Général des Paiements ;

les charbons seraient facturés aux acheteurs au prix de la concurrence, mais l'Agent Général serait réglé et créditerait l'Allemagne au prix anglais, augmenté des frais de transport; le K. S. ristournerait au Trésor la moitié de la différence entre ces deux prix.

Les mesures de protection en faveur de Strasbourg et des mines ne pouvaient avoir d'autre contrepartie que des abandons consentis par le Trésor.

Aussi à la séance de la Chambre des Députés du 14 décembre 1925, M. Thoumyre, député de Dieppe, fit-il observer à M. de Monzie, alors ministre des Travaux Publics, qu'un tel accord ne pouvait intervenir que de Gouvernement à Gouvernement. Le Ministre promit qu'il en serait ainsi (2). Il paraissait d'autant

---

(1) Cette dernière restriction étant faite dans le but évident de protéger les mines du Tarn et de l'Aveyron.

(2) *Journal Officiel du 15 décembre 1925. — M. Robert Thoumyre.* Monsieur le Ministre, je vous demande la permission, à propos de ce chapitre, de vous poser une question que — je m'en excuse — je n'ai pu

plus surprenant que l'O. H. S. continuât, pour son compte, les négociations, qu'un décret du 15 septembre 1925, avait rattaché au Ministère des Finances toutes les questions afférentes aux prestations en nature, y compris celles relatives au charbon. Le Service des Prestations en Nature comportait deux sections, l'une économique, l'autre financière. Il eut été normal qu'à la section économique échût le soin de négocier l'accord : on aboutissait en effet à ceci, que fonctionnaient simultanément, un organisme de paiement, de comptabilité et de contrôle, le Service des Prestations en Nature et un organisme de négociations, l'O. H. S. Mais, un accord de Gouvernement à Gouvernement était difficile, puisque les livraisons commerciales n'étaient plus faites sous la responsabilité du Gouvernement allemand. Néces-

---

poser lors de la discussion générale de votre budget. Retenu, cet après-midi, à l'Office National des Mutilés, je n'ai pu assister au début de la séance.

L'Office des Houillères Sinistrées est un organisme qui n'a pas un caractère administratif. Néanmoins, il dépend de votre ministère, il est sous votre contrôle.

Cet Office des Houillères Sinistrées avait été créé au lendemain de la guerre dans un double but : 1° recevoir des charbons de Réparations, qui devaient aller aux mines françaises en remplacement du charbon qu'elles ne pouvaient extraire, par suite des dévastations qu'elles avaient subies; 2° recevoir des charbons au titre des prestations en nature, à titre d'indemnité pour le Gouvernement français.

Ces deux missions sont terminées. La première a dû prendre fin depuis de nombreux mois, puisque les mines françaises produisent aujourd'hui autant, sinon plus qu'avant la guerre. Il n'y a donc plus de charbon de Réparations pour les mines françaises.

D'autre part, le 15 septembre dernier, un décret a organisé, au Ministère des Finances, un Service de Prestations en Nature pour toutes les prestations, y compris le charbon.

L'institution de l'Office des Houillères Sinistrées est donc devenue sans objet. Cependant, cet office continue à fonctionner. Nous l'avons vu, notamment, depuis le mois de juillet dernier, refuser systématiquement toutes les importations de charbon allemand en France. Peut-être les Allemands voulaient-ils vendre en France du charbon trop bon marché ?

Dans tous les cas, son œuvre semble avoir été plutôt néfaste.

Enfin, ces temps derniers, les journaux nous ont appris qu'un accord franco-allemand, concernant le charbon, était signé entre le Kohlensyndikat, d'une part, l'Office des Houillères Sinistrées, d'autre part.

Qu'est-ce que vient faire l'Office des Houillères Sinistrées en cette matière ? Il n'a aucune qualité pour signer des accords de ce genre.

sairement le K. S. était l'un des contractants; il devenait plausible que l'autre fut un organisme privé, et non pas le Gouvernement français. M. Le Normand, Directeur de l'O. H. S. poursuivit donc, à titre d'expert désigné par le Gouvernement, les négociations entamées. Nous verrons que la Convention de Cologne, qui les couronna, ne reproduisit que de loin le programme qu'auraient voulu réaliser les mines, et que les importateurs et consommateurs qui s'étaient à juste titre alarmés de n'être pas représentés dans des négociations ou des intérêts vitaux pour eux étaient mis en jeu, finalement approuvèrent le régime nouveau que cette convention institua.

Ces accords franco-allemands sont très souhaitables, mais à la condition qu'ils puissent être conclus de Gouvernement à Gouvernement et que tous les intérêts en cause soient respectés.

Nous avons vu avec regret que l'Office des Houillères Sinistrées se chargeait de cette mission et qu'il avait essayé, ou bien de former des zones dans lesquelles il limitait l'importation des charbons allemands ou bien d'interdire certains ports aux charbons allemands, dans le but de limiter le tonnage.

Il y a là des injustices en préparation. J'attire sur ce point votre attention, Monsieur le Ministre, afin que vous puissiez examiner, avec le Gouvernement, si vraiment l'Office des Houillères Sinistrées a encore sa raison d'être ou si, dans la négative, il ne serait pas nécessaire de procéder à sa dissolution.

M. le Président. — La parole est à M. le Ministre des Travaux Publics.

M. le Ministre des Travaux Publics. — Je réponds immédiatement à M. Thoumyre dans la mesure où je puis le faire aujourd'hui.

Je suis d'accord avec lui sur l'essentiel des idées qu'il a développées.

Les négociations avec le Kohlensyndicat doivent évidemment prendre la forme de négociations de Gouvernement à Gouvernement. De celles qui aboutiront, je prends la responsabilité.

Pour la suite à donner aux opérations dont reste chargé l'Office des Houillères Sinistrées, je suis également d'accord avec M. Thoumyre : il convient de chercher une formule qui corresponde mieux aux réalités actuelles, et qui, en tout cas, sauvegarde les intérêts de l'importation charbonnière et ceux de la production charbonnière en France. (*Très bien ! très bien !*)

M. Robert Thoumyre. — Je vous remercie, Monsieur le Ministre,

CHAPITRE VII

LA CONVENTION DE COLOGNE,

STRASBOURG LA CONVENTION D'ESSEN

Septembre 1925-31 décembre 1926. — *De septembre 1925 à mai 1926, les marchés houillers européens ont continué à subir les effets de la crise de surproduction qui prit naissance à fin 1924. Les stocks accumulés sur le carreau des mines ont cessé de grossir à partir de septembre 1925, non pas que les producteurs pussent écouler leur production normale journalière, mais parce qu'ils avaient restreint leur extraction, soit par la fermeture de certains puits, soit par la mise en chômage partielle de leurs ouvriers. C'est ainsi qu'en Allemagne les stocks, en janvier 1926, s'étaient maintenus aux environs de 10 millions de tonnes et que le nombre des mineurs en chômage pour les seules mines de la Ruhr, était de 83.787. — En Belgique, les stocks, à la même époque, se chiffraient à 1.398.000 tonnes, alors que l'extraction journalière n'a accusé que 78.300 tonnes courant 1925, contre 80.200 tonnes courant 1924.*

Pour ce qui concerne la Grande-Bretagne, le nombre des mineurs en chômage est allé en décroissant de septembre 1925 à décembre 1926 (292.723, en septembre 1925; 125.740, en janvier 1926; 97.880, en avril 1926). Cette décroissance du chômage correspond à l'augmentation de l'extraction qui a accusé les chiffres suivants : 63.784.000 tonnes pour le quatrième trimestre 1925, contre 66.758.000 pour le premier trimestre 1920. Mais cette amélioration relative de la situation houillère britannique s'explique par les subventions gouvernementales allouées à cette industrie, qui sont allées en progressant d'août 1925 au 31 mars 1926, ainsi que le révèlent les chiffres suivants :

août 1925	1.610.164 £
sept. 1925	1.797.105
oct. 1925	2.644.980
nov. 1925	2.616.209
déc. 1925	3.446.289
de janvier à avril 1926	10.432.618

La suppression à dater du 1er mai 1926, par le Gouvernement britannique des subventions allouées à l'industrie houillère anglaise déclencha à la même date, dans ce pays, la grève générale des mineurs. Cette grève n'a pris fin qu'au début du mois de décembre 1926. La production mensuelle houillère de la Grande-Bretagne était à cette époque d'environ 20

à 21 millions de tonnes. Ce conflit fit donc disparaître du marché charbonnier 140 millions de tonnes environ.

Cette grève permit, en conséquence, l'écoulement de la totalité des stocks constitués courant 1925 dans les différents pays. Elle eut également pour conséquence d'inciter les autres pays producteurs à intensifier leur production pour satisfaire les consommateurs privés du marché anglais.

La consommation de la France (Sarre non comprise) courant 1926 a été de 77 millions de tonnes. Elle fut assurée à concurrence de 68 % par les houillères françaises dont la production totale s'était chiffrée à 52.452.000 tonnes, en augmentation de 4.331.000 tonnes sur 1925. Les importations se sont élevées au total, coke et agglomérés convertis en houille crue à 29.125.000 tonnes contre 30.592.000 tonnes en 1925. Quant aux exportations, bien qu'elles aient été limitées à partir du 2 juillet 1926 jusqu'à la fin de la grève des mineurs britanniques, elles se sont chiffrées à 2.914.000 tonnes contre 2.774.000 tonnes en 1925.

Les importations en provenance de la Grande-Bretagne ont accusé par rapport à 1925 un déficit de 5. 863.000 tonnes qui a été en partie remplacé par les charbons allemands (12.724.000 tonnes contre 10.153.000 tonnes), belges (3.473.000 tonnes contre 3.060.000 tonnes), hollandais (1.154.000 tonnes contre 977.000 tonnes). Il est également entré en France 136.000 tonnes en provenance de la Pologne contre 11.745 tonnes en 1925.

De septembre à décembre 1925, les prix des charbons français et allemands n'ont pas varié. Le tout-venant 30/35 des mines du Nord et du Pas-de-Calais a été vendu 84 frs 20 départ mine, le tout-venant allemand 40/45 de gros était facturé par l'O. H. S. 85 frs fob. Rotterdam. Quant aux charbons anglais, leur prix de départ Rouen ne faisait que traduire les variations de la £. Le gros criblé mine du Northumberland a enregistré les variations suivantes : 114 frs en octobre 1925; le cours de la £ étant de 100 à 110 frs, 120 frs en décembre 1925, la £ valant de 120 à 130 francs.

Courant 1926, les prix en France subissent une ascension continue. De janvier à mai 1926, leur hausse est due à la dépréciation progressive du franc et, dans une certaine mesure, à la crainte de la grève en Grande-Bretagne. A partir de mai 1926, le marché a enregistré des cotations chaque jour plus élevées tant en raison de la grève des mineurs britanniques que de la hausse chaque jour plus accentuée de la £.

Cours de la £	janvier	130 frs.
en 1926	février	132 frs.
—	mars	135 frs.
—	avril	143 frs.
—	mai	154 frs.
—	juin	165 frs.
—	juillet	198 frs.
—	août	172 frs.
—	septembre	170 frs.
—	octobre	165 frs.
—	novembre	141 frs.
—	décembre	122 frs.

Cours des tout-venant 30/35 des mines du Nord et du Pas-de-Calais: janvier, 88 fr. 60; juillet, 98 fr. 60; août, 118 fr. 60.

Prix des charbons allemands de Réparations (tout-venant 40/45 % de gros) fob. Rotterdam : janvier, 104 fr.; avril, 118 fr.; mai 123 fr.; août, 171 fr.; septembre à décembre 186 francs.

Sur le marché de Rouen, aux lieu et place des charbons anglais, il a été vendu des charbons hollandais dont les criblés demi-gros furent cotés 350 francs en août et 400 francs en novembre. Les anthracites russes qui ont commencé à faire leur apparition sur le marché français ont vu leurs prix passer de 380 francs à 530 francs sur wagon départ Rouen.

Janvier 1927-10 janvier 1930. — *Au cours de cette période, le marché charbonnier mondial, de même que le marché français, a connu trois phases. La première allant de 1927 au début de 1928 a été caractérisée par une crise aigüe de mévente. Du début de 1928 à décembre de la même année, le marché est resté stable avec une tendance à l'amélioration. La dernière phase, de janvier 1929 à janvier 1930 fut pour les producteurs de houille une période, sinon de prospérité, du moins de grande activité.*

Dès la réapparition sur le marché houiller mondial, après la grève des mineurs anglais de 1926, de la houille britannique, la production charbonnière européenne devint pléthorique par rapport aux besoins à satisfaire. Cette nouvelle crise de surproduction fut plus aigüe que celle de 1925, car la plupart des pays producteurs avaient, pendant le conflit ouvrier britannique, développé leur extraction. C'est ainsi que l'Allemagne avait produit courant 1926, 12.500.000 tonnes de plus qu'en 1925; la Pologne, 6.500.000 tonnes; la Belgique, 2.250.000 tonnes; les Pays-Bas 1.800.000 tonnes ; la Sarre, 700.000 tonnes ; la Tchécoslovaquie, 1.750.000 tonnes et la France 4.423.000 tonnes. Tous ces producteurs furent désireux de maintenir leur extraction au niveau où ils étaient parvenus et de conserver les marchés où ils s'étaient installés en l'absence de la houille britannique. Les Anglais déployèrent, d'autre part, tous leurs efforts pour reprendre leur clientèle. Ce fut en conséquence une âpre concurrence qui eut pour effet de ramener les prix à parité de ceux de 1914. Les cours moyens fob, des premières qualités de charbon amirauté britannique ont été les suivants : 25 shillings 6, en janvier 1927 ; 21 shillings 7, en juin ; 20 shillings 3, en septembre ; 19 shillings 3, en décembre 1927 ; le cours moyen de cette même qualité, en 1913, avait été de 20 shillings 3.

Courant 1928, la production charbonnière européenne, compte tenu des lignites, s'est élevé à 636 millions de tonnes, contre 645 millions en 1927.

On peut donc considérer que l'extraction en 1927 et en 1928 a été sensiblement la même. Cependant, bien que la production ait, en 1928 comme en 1927, amplement suffi aux besoins de la consommation, les prix mondiaux n'ont guère varié. Les cours du charbon amirauté première qualité du Pays de Galles, se sont maintenus de janvier à décembre 1928 entre 19 shillings 3 et 19 shillings 7. Cette stabilité n'a pas résulté d'une concurrence moins vive des charbons des diverses provenances, mais des pertes qu'entraînaient pour l'industrie houillère britannique les prix de vente qu'elle devait consentir pour l'écoulement de ses combustibles. D'après les statistiques publiées par le Mines Department, ces pertes se sont chiffrées, pour le sud du Pays de Galles, à 1 shilling 1 pence ½ pour 1927, et à 1 shilling 4 pence ½ pour 1928, par tonne commercialement disponible. Pour l'ensemble des districts britanniques, les résultats se sont chiffrés par un bénéfice moyen de 3 pence ½ en 1927, et par une perte moyenne de 5 pence ¾ pour 1928.

Sous l'influence d'un hiver rigoureux et d'un accroissement de l'activité industrielle, les besoins en combustibles minéraux se sont élargis courant 1929, au point que la demande s'est haussée au niveau de l'offre

courante et l'a même parfois dépassée. Il en est résulté pour l'industrie houillère européenne une situation, sinon prospère, du moins satisfaisante. Tous les marchés ont en effet bénéficié d'une fermeté et d'une activité qui ne sont à aucun moment ralenties, bien que la production houillère européenne ait dépassé de 78 millions de tonnes celles de 1928 (640 millions contre 592 millions). Les exportations anglaises se sont élevées à 79.600.000 tonnes contre 69 millions environ en 1925, 1927 et1928. Quant au prix des charbons britanniques, ils se sont relevés au point de permettre à l'industrie houillère de Grande-Bretagne de réaliser un bénéfice moyen de 3 pence par tonne. Le charbon amirauté qui cotait 19 shillings 4 en janvier 1929 a vu ses cours passer à 21 shillings 5 en avril pour se stabiliser ensuite aux environs de 20 shillings.

Au cours de chacune des années 1927, 1928 et 1929, la situation charbonnière de la France a été la suivante :

sa consommation (Sarre non comprise) s'est élevée :

en	1927	à	80.488.000 tonnes
	1928		79.079.000 tonnes
	1929		87.327.000 tonnes

La production des houillères françaises a été recpectivement :

en	1927	de	52.875.000 tonnes
	1928		52.440.000 tonnes
	1929		54.977.000 tonnes

Elle a donc assuré les besoins de la France en combustible minéraux à concurrence de 65 % en 1927, 66 % en 1928, 62 % en 1929.

Ses importations par pays de provenance se sont répartis comme suit, (cokes et agglomérés convertis en houille crue) :

	1927	1928	1929
Grande-Bretagne	9.271.000	8.631.000	13.365.000
Allemagne	11.118.000	10.164.000	10.601.000
Belgique	3.723.000	4.818.000	4.910.000
Pays-Bas	1.307.000	2.107.000	2.479.000
Etats-Unis	488.000	13.000	
Pologne	157.000	383.000	653.000
Russie			81.000
Autres pays	33.000	38.000	24.000
Total	26.097.000	26.154.000	32.113.000

Les prix pratiqués, tels qu'ils résultent des mercuriales publiées, ont été les suivants pour les qualités ci-après :

	Gross criblé mine Northumberland sur wagon départ Rouen	tt. vt. 30/35 % des mines du Nord sur wagon départ	tt. vt. demi-gras allemand vendu wagon départ frontière par l'O .H. S.
1927 janvier (en francs)	180	133	146
» avril	138	119	131
» juillet	133	119	131
» octobre	129	119	131
1928 janvier	125	119	127
» avril	118	114	124
» juillet	117	114	124
» octobre	117	114	124
1929 janvier	122	114	124
» avril	142	117	128
» juillet	135	121	133
» octobre	135	127	136
» décembre	146	127	142

Les prix ci-dessus reflètent les conditions du marché au cours de ces trois années. A partir de janvier 1927, les prix fléchissent et se stabilisent en 1928. En 1929, les prix remontent sous l'influence du froid rigoureux qui a sévi en février 1929 et de l'accroissement de l'activité industrielle en France, dont l'indice général de production a été de 139 en 1929, contre 127 en 1928 et 110 en 1927.

Pendant l'année 1927, le Gouvernement limita (décret du 25 mai), l'introduction des charbons étrangers en France, afin d'atténuer la concurrence faite par ces derniers aux charbons français. Ce décret fut abrogé le 20 décembre 1927. D'autres mesures furent également prises pour faciliter l'écoulement des charbons français : réduction des tarifs de transport par fer pour les expéditions de ces derniers dans les régions normalement desservies par les ports, et instructions aux services publics pour l'utilisation préférentielle des charbons nationaux.

Les négociations à peine entamées se rompirent (décembre 1925). On attribua cette rupture à une mésentente sur des clauses accessoires. En réalité il y avait un dissentiment profond qui pendant longtemps fera échec à la conclusion d'un accord. Le Traité de Versailles imposait à l'Alemagne la livraison de charbons indemnitaires à raison de 7.000.000 tonnes par an. Le Gou-

vernement allemand, tirant argument de cette disposition, soutenait qu'elle lui donnait le droit réciproque d'imposer à la France la réception de cette quantité de charbon, et, naturellement, au prix du Traité, c'est-à-dire à un prix très onéreux.

N'épiloguons pas sur la validité de ces prétentions. Elles furent vivement contestées. Cette attitude allemande serait restée longtemps l'écueil infranchissable s'il avait fallu attendre que toutes les contestations auxquelles elle donnait lieu eussent été portées devant les organismes internationaux compétents, et épuiser tous les recours prévus. De plus, on aurait obtenu des décisions qui n'eussent satisfait personne. Les évènements au cours de l'année 1926 devaient tout naturellement amener le K. S. à composition.

Dès le début de 1926, en effet, la crise anglaise de charbonnages fut aggravée par la baisse du franc. Nous sommes à l'époque ou s'accentue la débacle financière. Le Ministre des Finances essaye par tous des moyens d'élargir sa trésorerie. Sur les charbons, il va essayer de ne plus perdre. A mesure que le franc baissait, la différence entre le prix du Traité et le prix courant en France s'accentuait. S'accentuait aussi, par conséquent, la perte du Trésor, obligé de verser à l'Agent Général des Paiements, au prix du Traité, la valeur du tonnage livré sous le régime de l'Annexe V, c'est-à-dire de la presque totalité des charbons allemands introduits en France (V. Tableau).

Le seul moyen de ne plus perdre d'argent sur les charbons était de n'en plus recevoir. Et en avril 1926, le Gouvernement demanda au Comité des Prestations en Nature fonctionnant au Ministère des Finances, de diminuer de 25 % les livraisons imposées à l'Allemagne pour les neuf derniers mois de 1926. Cette mesure, prise à la veille de la grève imminente des mineurs en Angleterre, et qui avait d'autre part pour effet de diminuer les quantités mises à la disposition de l'industrie, particulièrement de la métallurgie, alors que, au même moment on lui demandait un effort en faveur de la balance commerciale, cette mesure

apparaît comme contradictoire, désordonnée. Elle apporta cependant, en partie, la solution au conflit entre l'O. H.S. et K. S.

Le 4 mai en effet, la grève anglaise éclata. Il fallut bien se tourner vers l'Allemagne. Mais alors le K. S. refusa toute vente libre en France. Force fut à la Direction des Mines d'autoriser le K. S. à dénoncer l'accord verbal qui soumettait l'importation des charbons allemands libres à des autorisations. Le 11 mai les autorisations étaient supprimées.

Ces deux faits : diminution de 25 % des prestations de charbon, ce qui obligeait le K. S. à chercher des débouchés nouveaux, puis, suppression des autorisations, ce qui applanissait un gros obstacle, permirent aux négociations d'avancer.

Il est curieux de voir que les dispositions de la Convention de Cologne, en date du 20 octobre 1926 qui fut leur aboutissement sont conçues à peu près sur le même plan que les propositions que les experts allemands avaient faites en avril 1925, et que la Direction des Mines avait écartées sans en tenir compte (p. 128 note 2).

Les dispositions essentielles de la Convention de Cologne sont les suivantes :

le K. S. accepte que le règlement des ventes soit effectué par l'Agent Général des Paiements au prix de vente effectif ;

l'O. H. S. limite les pertes du Trésor ; seules les livraisons faites sur le Rhin-amont, c'est-à-dire hinterland Strasbourg (en viron 100.000 tonnes par mois), seront faites sous le régime de l'Annexe V ; sur celles-là, le Trésor continuera son exploitation déficitaire. Les autres livraisons (soit une moyenne de 500 à 600.000 tonnes par mois), seront faites commercialement, mais il y aura partage de la perte que subissait antérieurement le Trésor. Ce partage sera effectué sous la forme d'une ristourne forfaitaire consentie par l'O. H. S. au K. S. et qui sera de :

1,15 Mk par tonne de charbon,

1,50 Mk par tonne de coke.

Des avantages importants étaient d'autre part stipulés au

profit de la navigation rhénane. (Voir Annexe VIII, Convention de Cologne, art. VI).

Quelques dispositions transitoires étaient prévues. Le K. S. faisait une réduction forfaitaire de 450.000 marks sur les sommes à recevoir par lui, pour les livraisons antérieurement faites à la France sous régime de l'Annexe V.

Les Gouvernements français et allemand renonçaient en outre à poursuivre les instances en cours devant le Tribunal Wallenberg, dont les principales sont énumérées à l'art. 8 de l'accord.

La convention devait entrer en vigueur le 1er décembre 1926. Elle était valable jusqu'au 1er juillet 1927 et pouvait être dénoncée avec préavis de 3 mois, dans plusieurs cas déterminés, notamment, au cas ou la France apporterait des restrictions au régime d'importation des charbons.

L'Accord de Cologne ne devait cependant pas rentrer en application le 1er décembre 1926. Un avenant à la convention reporta l'entrée en vigueur au 1er janvier 1927 pour permettre de préciser les modalités du règlement des tonnages importés. A cet effet un arrangement en date du 21 décembre 1926 intervînt (Voir annexe VIII, Convention de Cologne).

Les Gouvernements allemands et français approuvèrent le 20 et le 23 novembre la Convention de Cologne. Le 15 décembre, la C. D. R. l'approuva à son tour et l'année 1927 débuta à la satisfaction des contractants.

Les tonnages importés sous ce nouveau régime constituèrent bientôt la plus grosse partie des charbons de Réparations. Ils prennent sur nos tableaux à peu près l'importance des charbons importés, antérieurement au 1er janvier 1927, sous le régime de l'Annexe V. Nous disons à peu près, en considérant les importations faites sous ce dernier régime pour la zone desservie par Strasbourg et les importations faites suivant contrats passés avec les mines du bassin d'Aix-la-Chapelle selon la procédure Wallen-

berg qui se continuèrent aussi pendant cette période. Le régime de la Convention de Cologne faillit cependant bientôt disparaître, en effet, les importations faites sous sa procédure augmentèrent rapidement :

473.000 tonnes en janvier,
497.000 tonnes en mars,
633.000 tonnes en avril,
648.000 tonnes en mai.

Pour ce dernier mois, les décisions de la C. D. R. sont dépassées.

Cet afflux de charbon provoquait sur le marché français des perturbations graves. La crise commençait. Il y avait pléthore de combustibles. La Belgique avait dû renoncer depuis septembre 1926 à recevoir des charbons de Réparations. D'autre part, la grève anglaise était terminée depuis décembre 1926. Les mines françaises avaient de gros stocks à écouler.

Il n'était guère possible de procéder à un relèvement des droits de douane. Les négociateurs du Traité de Commerce franco-allemand (lequel constitue pour le jeu de la clause de la nation la plus favorisée, une révision partielle, mais considérable de notre tarif de 1892-1910) terminaient enfin leur tâche et l'accord n'attendait plus que sa ratification. De nouveau on parla de licences d'importation. Et en dépit des protestations du K. S. le 25 mai 1927, le décret fut publié, qui soumettrait l'importation des charbons de toutes provenances à des licences à partir du 1er juin.

Ce décret ne pouvait être considéré par le K. S. comme une mesure vexatoire, tel celui du 26 juillet 1925, puisqu'il concernait tous les charbons étrangers, alors que le précédent ne visait que les charbons allemands. Cependant le K. S. s'estimait lésé par cette mesure qui, aux termes de la Convention de Cologne lui donnait, nous le rappelons, le droit de la dénoncer. Il manifesta l'intention d'user de ce droit à partir du 1er juillet 1927.

Retomber sous le régime de l'Annexe V, c'était revenir aux errements antérieurs. Le K. S. voyait sombrer l'espoir d'entrer en

relations suivies avec le consommateur français, en prévision du jour (10 janvier 1930) ou cesseraient les livraisons faites sous la responsabilité du Gouvernement allemand. Pour le Trésor français c'était de nouveaux décaissements en perspective, que la baisse des prix mondiaux rendait plus onéreux encore que par le passé.

Aussi les experts de l'O. H. S. et du K. S. se mirent-ils d'accord pour maintenir en vigueur la convention de Cologne.

Un avenant à cette convention fut signé à Essen le 29 juin 1927 (Voir Annexe VIII. Convention de Cologne).

Les primes de 1, 50 mk. par tonne de coke, et
1, 15 mk. par tonne de houille étaient maintenues. Mais le K. S. était assuré de recevoir par mois 519.800 Rm., ce qui correspondait à un tonnage de 442.000 tonnes, quel que fût le tonnage importé. En outre, il fut convenu que si les importations commerciales du K. S. en France n'atteignaient pas un total de 536.000 tonnes, à la bonification garantie de 519.800 R. m. s'ajouterait une prime supplémentaire de 1 R. m. par tonne jusqu'à concurrence de 84.000 tonnes sur le déficit constaté.

Cette nouvelle mesure permit la continuation des livraisons. Le système des bonifications supplémentaires disparut en même temps que le décret instituant les licences, le 31 décembre 1927. Mais l'importation resta sensiblement au-dessous des tonnages qu'elle atteignait avant mai 1927, le régime des licences et la crise industrielle l'ayant atténuée. Aussi, pendant cette période, mai 1927 - mai 1928, les importations n'atteignirent pas les programmes notifiés par la C.D.R. ; tous les paiements furent donc effectués par l'intermédiaire de l'Agent Général des Paiements.

*
**

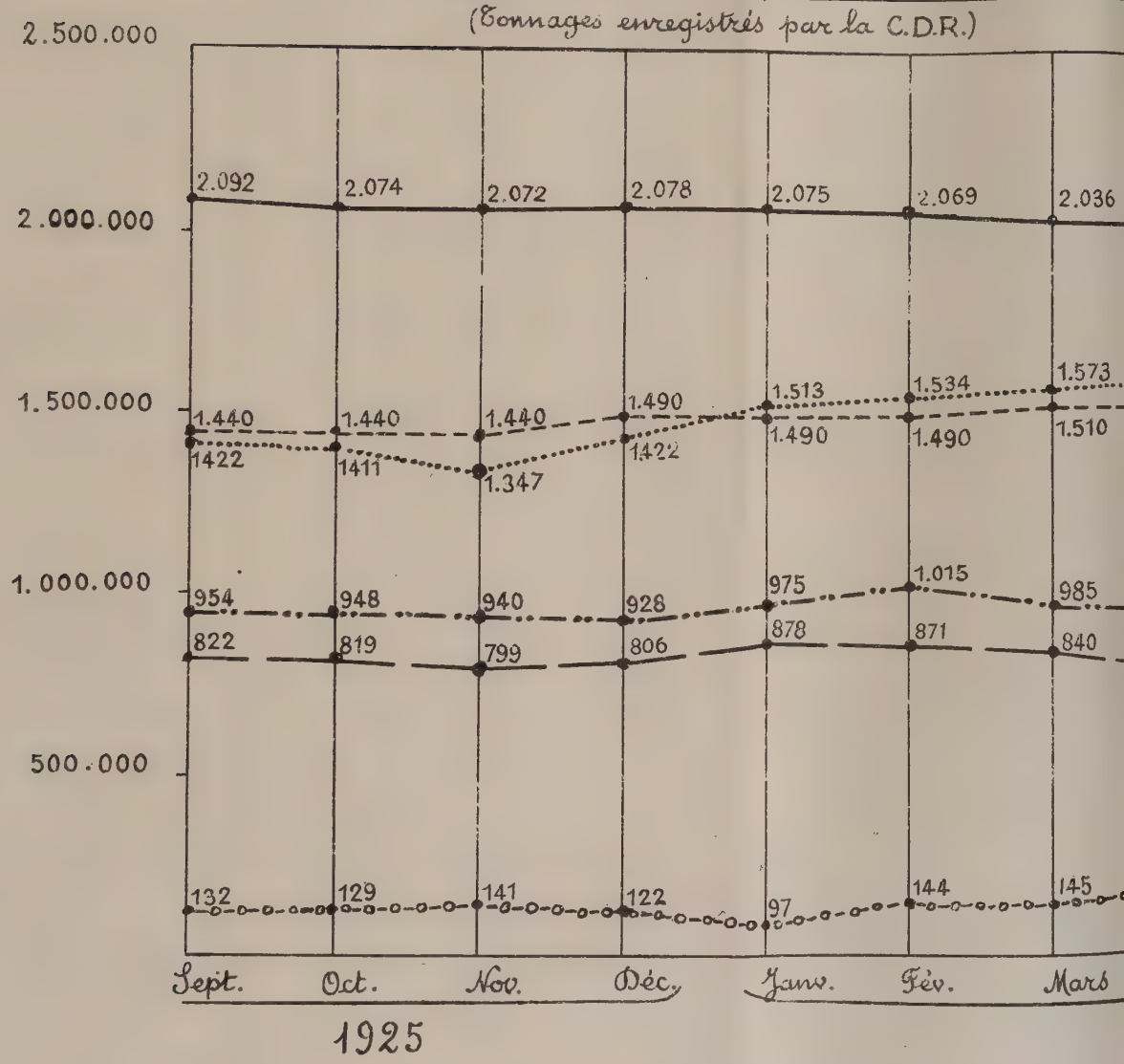
Les livraisons se poursuivirent par la suite jusqua'u 10 janvier 1930 sous le différents régimes que nous avons exposés :

1° — sous le régime de l'Annexe V pour des quantités voi-

Du 1er Septembre 1926 au 31 Août 1927, les livraiso
ayant temporairement arrêté ses demandes, aucune

Livraisons faites du 1er Sep

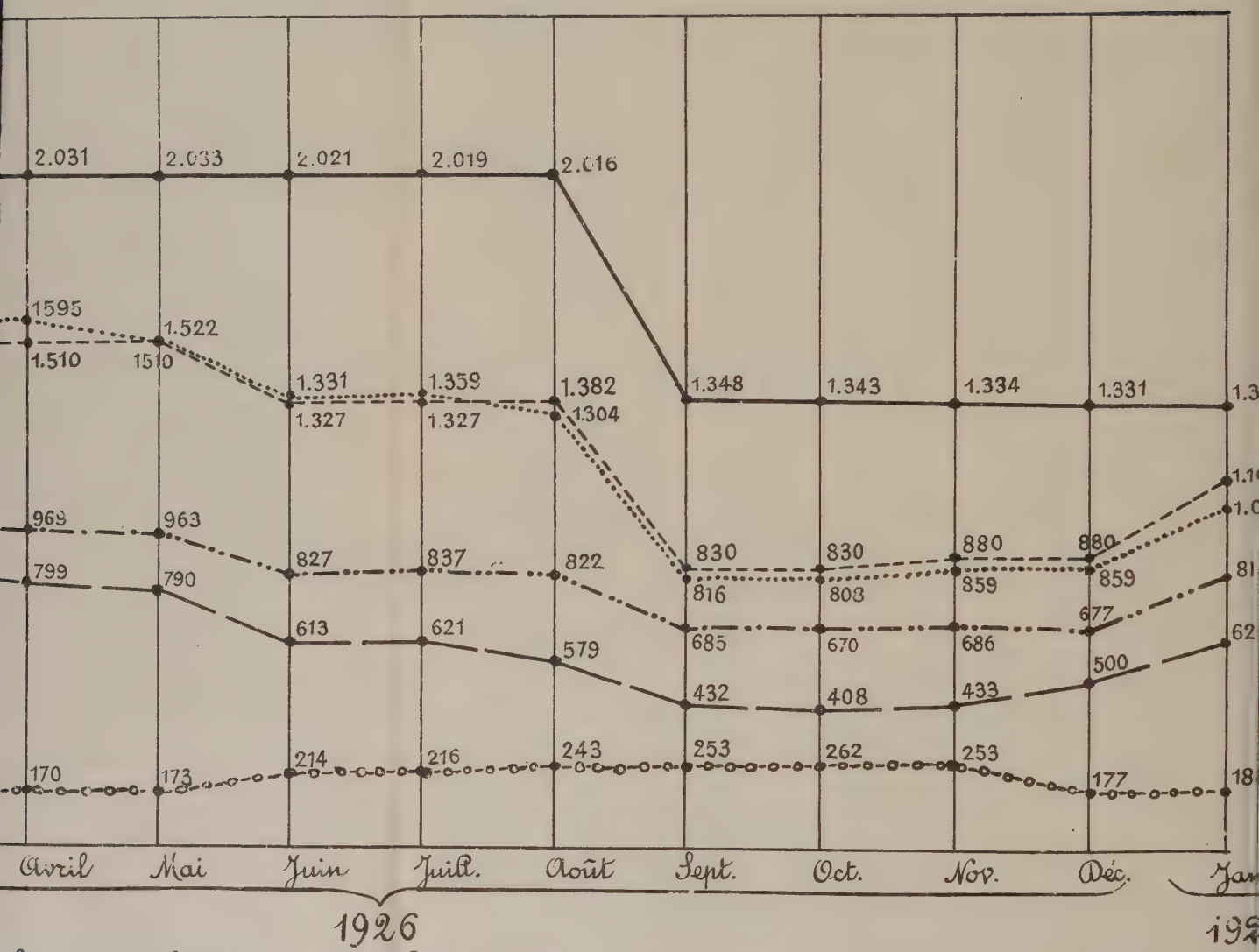
(Tonnages enregistrés par la C.D.R.)



Quantités de charbon que l'Allemagne aurait
Quantités de charbon que l'Allemagne aurait
Quantités de charbon réellement reçues par
Quantités de charbon réellement reçues par
Quantités de charbon réellement reçues par
Quantités de charbon réellement reçues par

furent faites uniquement à la France et à l'Italie; la Belgique
ivraison au titre Réparations, ne lui a été effectuée.—

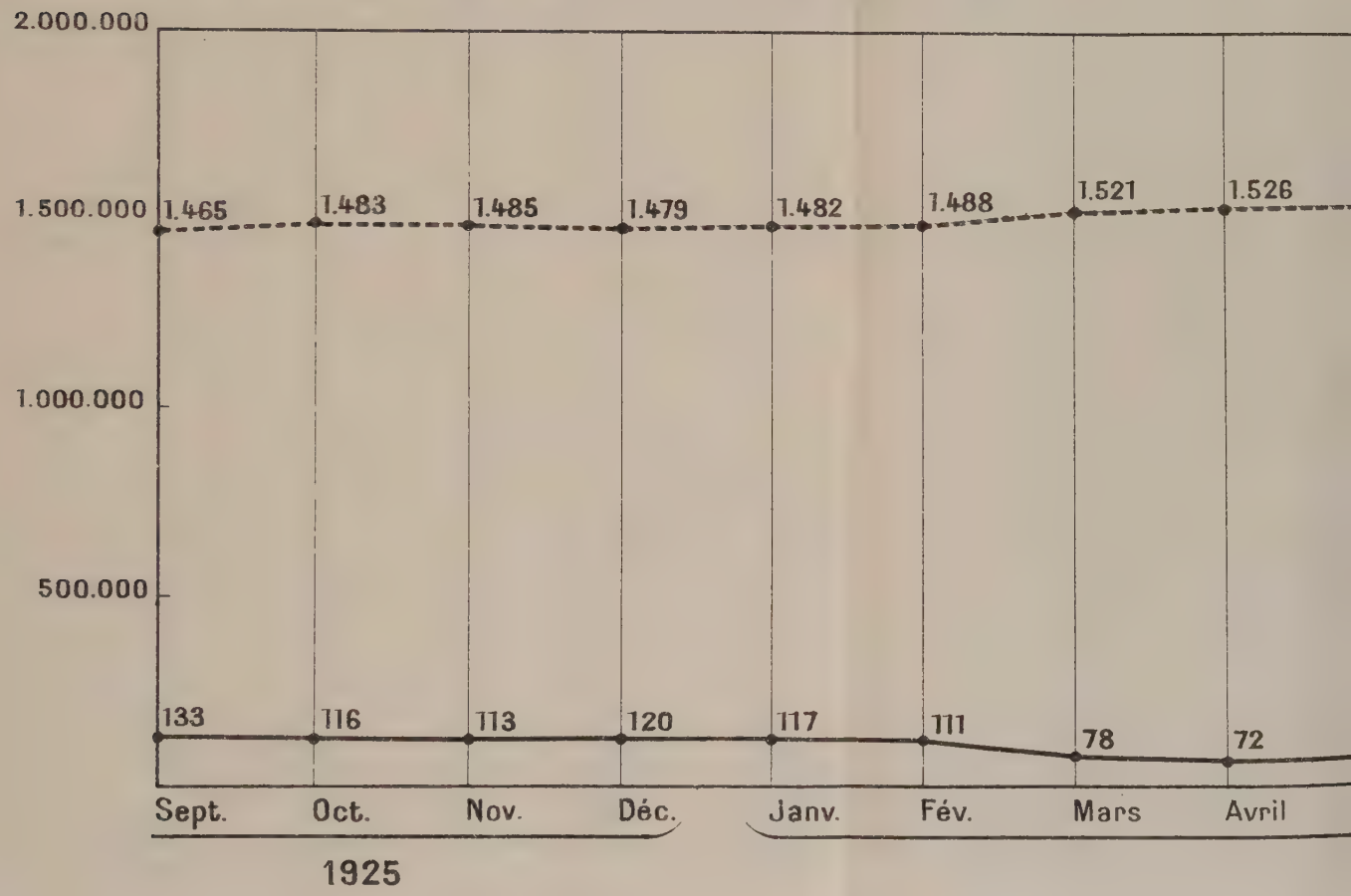
embre 1925 au 1er Janvier 1927



livrer d'après le Traité de Versailles.
u livrer en exécution des décisions de la C.D.R.
Alliés.
France.
France, sur contrats commerciaux, procédure Wallemberg.
France, au titre des Prestations. (Sous la responsabilité du Gouvernement Allemand)

PRIORITÉ DE LA FRANCE DU 1er S

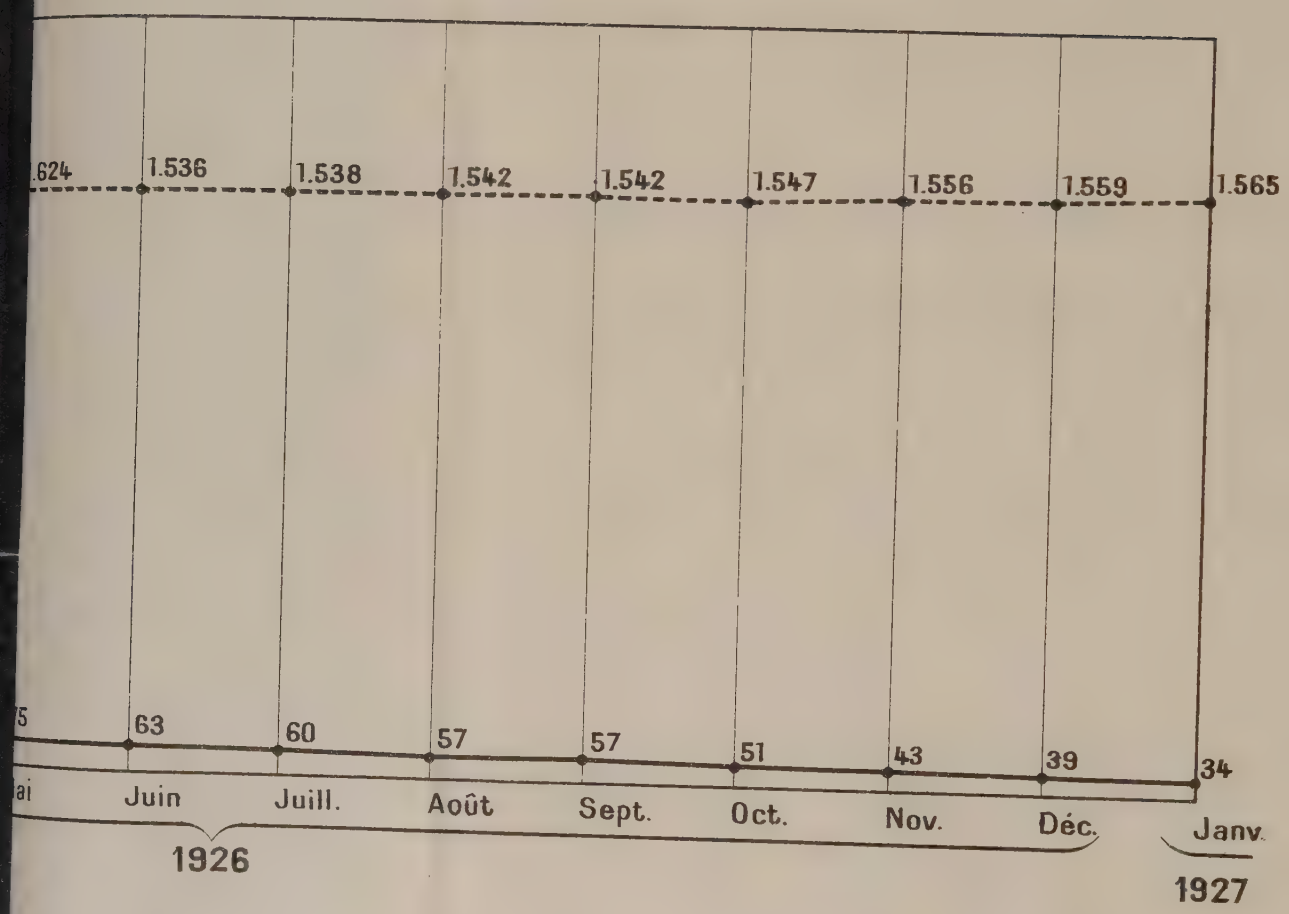
Production nette en 1913 : 1.599.820 T. M.



Priorité de la France.

Production nette des mines du N

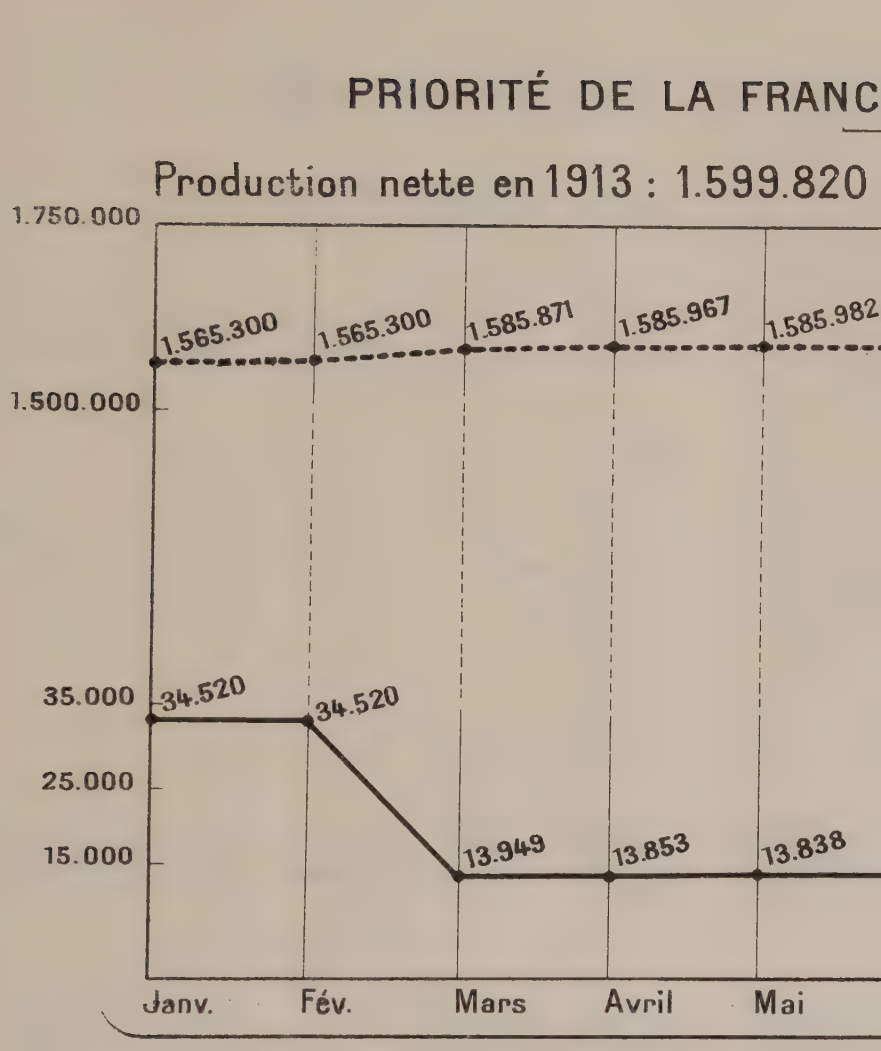
EPTEMBRE 1925 AU 1er JANVIER 1927



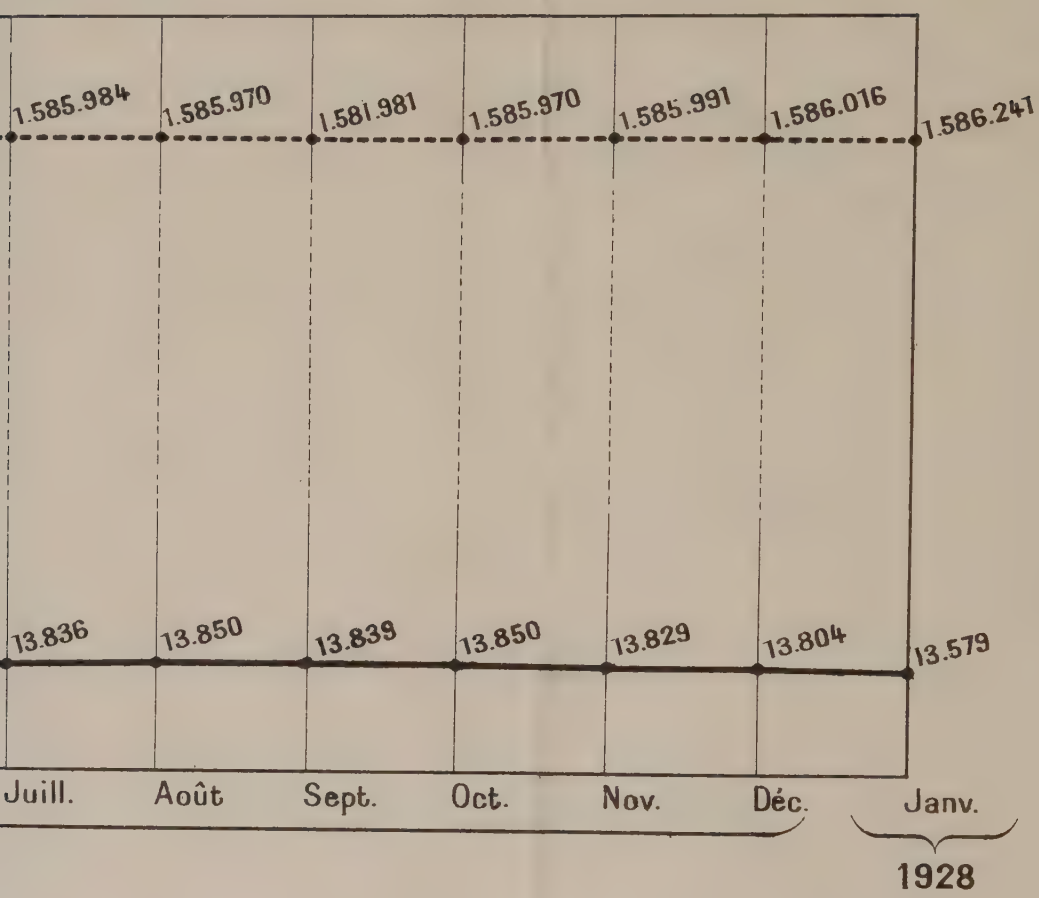
d et du Pas-de-Calais.

PRIORITÉ DE LA FRANC

Production nette en 1913 : 1.599.820



r JANVIER 1927 AU 1er JANVIER 1928

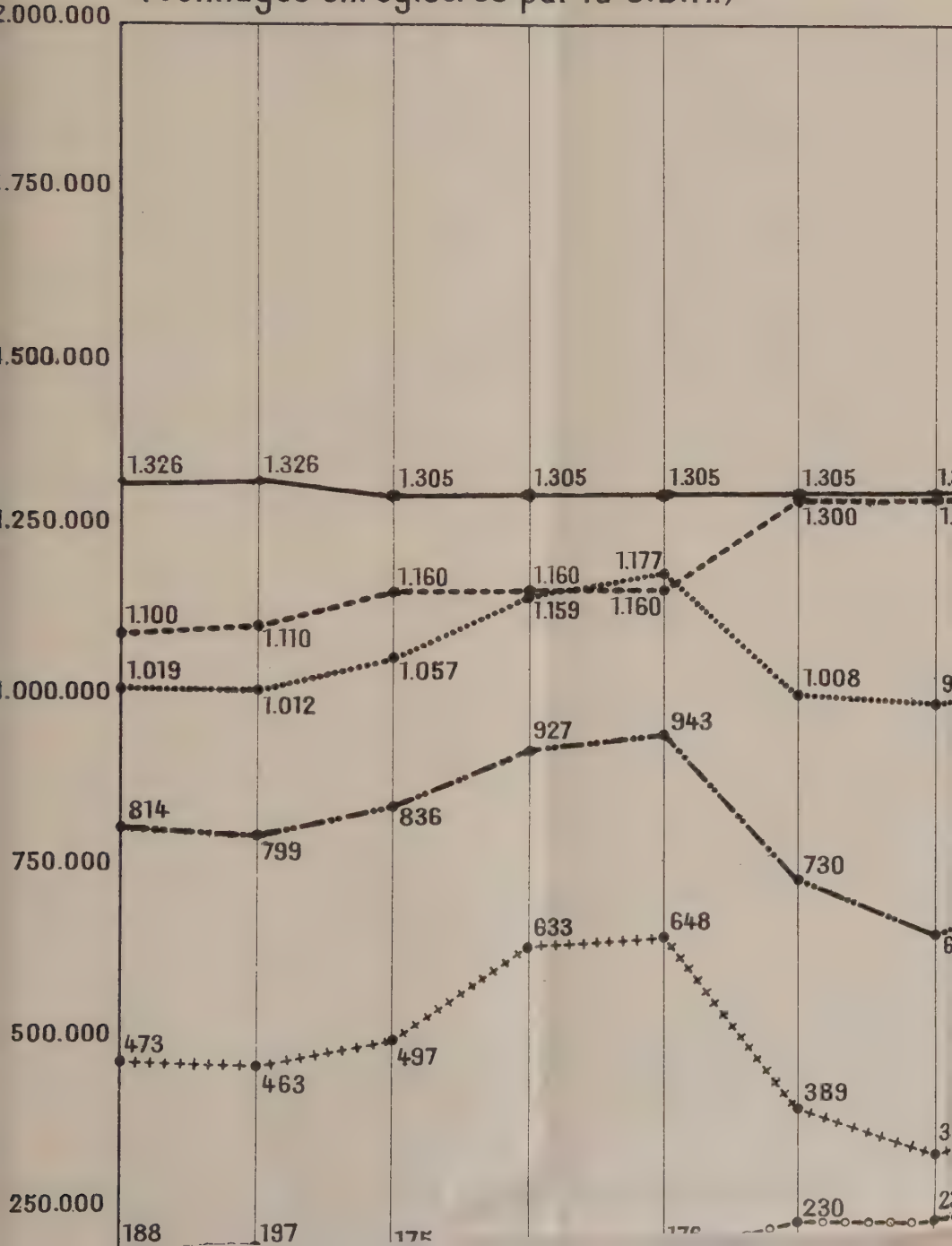


nes du Nord et du Pas-de-Calais.

Du 1er Septembre 1926 au 31 Août 1927, les livraison
l'Italie, la Belgique ayant temporairement arrêté
Réparations ne lui a été effectuée.

LIVRAISONS FAITES DU 1er JAN

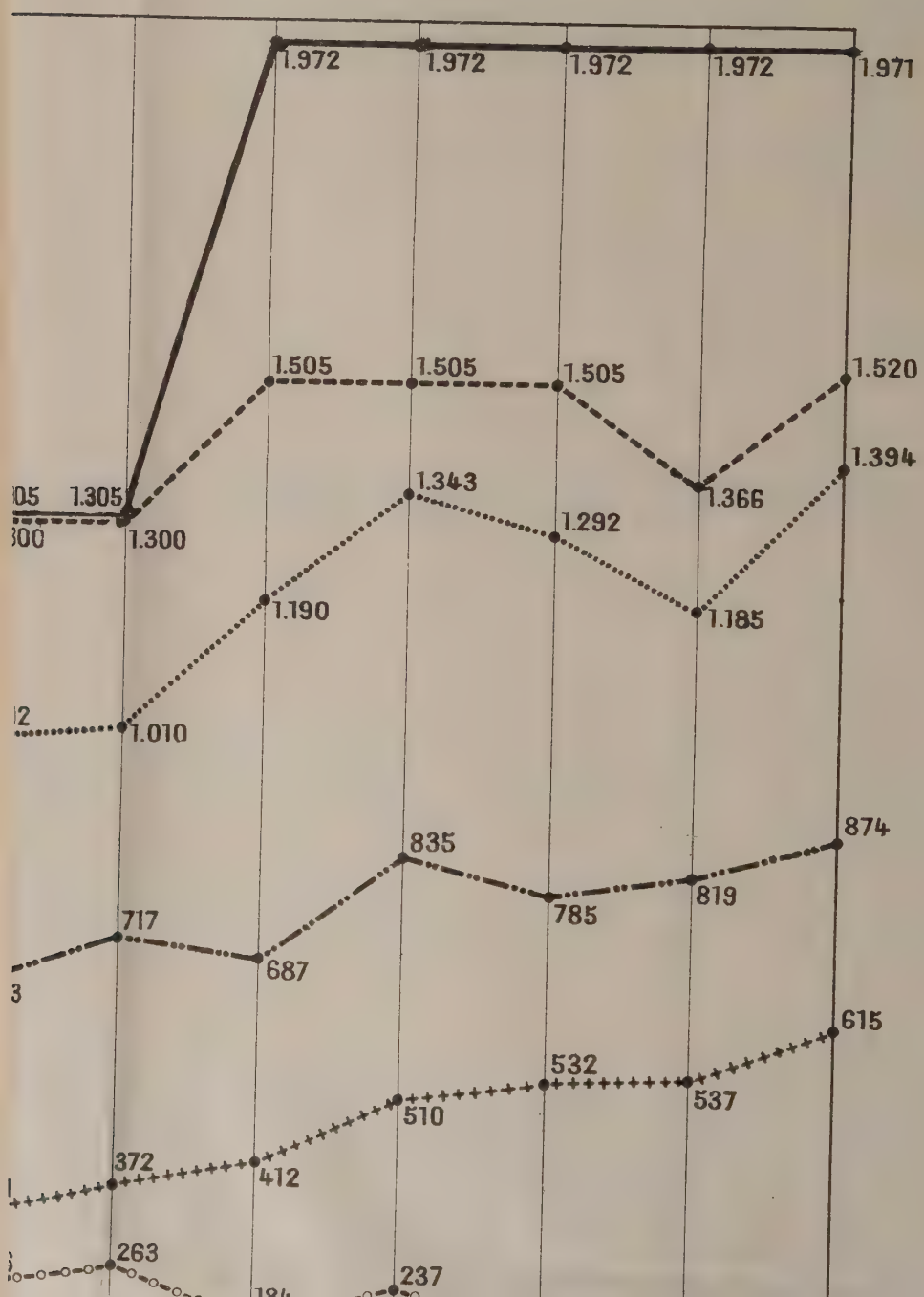
(Tonnages enregistrés par la C.D.R.)

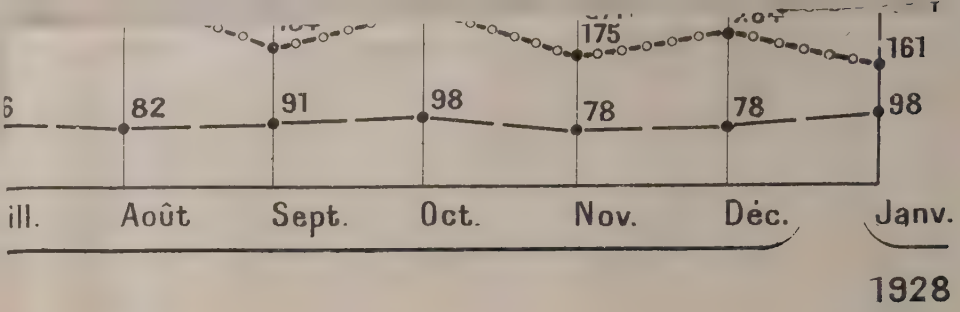


ıs furent faites uniquement à la France et à

ses demandes, aucune livraison au titre

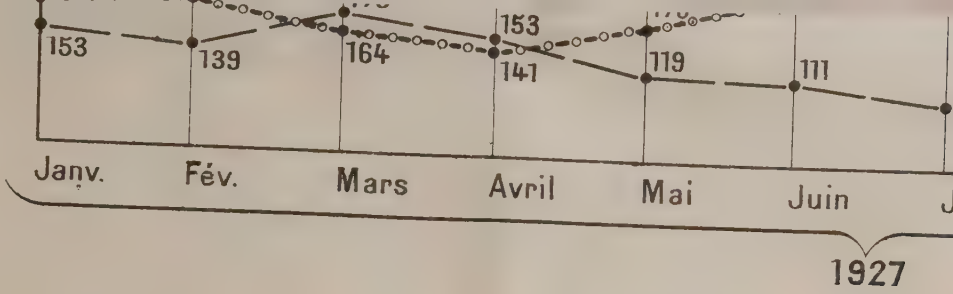
VIER 1927 AU 1er JANVIER 1928





ès le traité de Versailles.
écution des décisions de la C.D.R.

contrats commerciaux, procédure Wallemberg.
près la Convention de Cologne.
titre des Prestations (sous la responsabilité du Gouv.t Allemand.)



Quantités de charbon que l'Allemagne aurait dû livrer d'ap

" " " " " " " " en e

" " " *réellement reçues par les Alliés.*

" " " " " " *la France.*

" " " " " " " " *su*

" " " " " " " " *d'*

" " " " " " " " *au*

sines de 100.000 tonnes par mois, à destination de Strabourg et de son hinterland.

2° — suivant la procédure Wallenberg, pour l'exécution des contrats passés avec les mines du bassin d'Aix-la-Chapelle, indépendantes du K. S., et avec le Comptoir des Lignites.

3° — et pour la majeure partie, ainsi qu'il ressort des tableaux annexés, sous le régime de la Convention de Cologne.

Les derniers mois des livraisons sous le contrôle du Gouvernement allemand (septembre 1929 - 10 janvier 1930) virent cependant une chute brutale des prestations due à la mise en vigueur du plan Young.

Les experts avaient posé le principe de la suppression des prestations en nature. Tant qu'il y avait eu dans les pays créanciers un manque à produire, les prestations avaient constitué un mode de paiement heureux. Mais, au moment ou le Comité se réunit (février 1929), les difficultés économiques où nous nous débattons encore étaient nées. Les prestations en nature, livraisons et travaux, portaient certainement préjudice aux entreprises et aux industries nationales, et nombreux étaient les partisans de leur supression. Il était cependant impossible de les arrêter immédiatement, tant, à cause des contrats en cours, qu'en raison du trouble que leur disparition brusque eût amené dans l'économie allemande. Les experts arrêtèrent donc un barême décroissant. Les prestations en nature limitées à 750 millions m. o. pour tous les Alliés, la première année, tombaient à 300 millions m. o. au bout de la dixième et disparaissaient. Quelle qu'ait été l'importance de la place occupée par le charbon dans les Réparations, une telle diminution rendait son rôle insignifiant.

Il est à noter cependant que, malgré la disparition presque totale des prestations en nature comme mode de Réparations, les quantités réduites restant à fournir ont donné lieu à des difficultés. Le plan Young recommandait la suppression de la règle en vertu de laquelle les prestations en nature ne pouvaient être utilisées par les puissances que sur leur propre territoire. Il prévoyait, en effet, le système triangulaire, c'est-à-dire l'utilisation

des prestations dans un pays autre que les pays créancier, système destiné à favoriser l'absorption de ces prestations par des travaux exécutés dans des pays neufs. M. Snowden s'opposa au maintien de cette disposition. Il était l'adversaire résolu de toutes prestations en nature « Nous n'accepterons de paiement en nature, déclara-t-il, que si nous y sommes absolument contraints » (1) Il lui fallut bien en venir là, mais en ce qui concerne la réexportation des prestations en nature, l'Angleterre eut gain de cause ; le protocole de clôture de la Conférence de la Haye porte en effet, (Annexe IX) que « le principe du règlement Wallen-« berg, relatif à la prohibition de réexportation des marchandises « reçues comme prestations en nature sera maintenu sous le ré-« gime du Rapport des Experts ».

La raison de cette attitude était la suivante. Les Anglais avaient toujours protesté contre les livraisons de charbon à l'Italie au titre des Réparations. L'importance de ces livraisons avait, disaient-ils, préjudicié au commerce britannique. Sous le régime du plan Dawes, et d'après les rapports de l'Agent Général des Paiements, la valeur des livraisons de charbon à l'Italie avait été de :

1re	annuité	49.686.286	m. o.	transports compris.
2e	—	59.627.826	—	—
3e	—	59.376.280	—	—
4e	—	69.636.826	—	—

Les Anglais attribuant, pour partie, à ces importations en Italie, la crise de leurs charbonnages, s'élevèrent contre le maintien des tonnages réduits alloués à ce pays. Ils obtinrent que la part de l'Italie au lieu de décroître de 75 à 30 millions de R. m., fut fixée pour les dix années à 52 millions 1/2 de R. m., ce qui avait pour effet de réduire les achats de charbon de l'Italie en Allemagne. Mais l'Angleterre obtenait surtout, le double engagement suivant :

---

(1) *Le Temps*, 28 juillet 1929.

1° — l'Italie achèterait 1 million de tonnes de charbon anglais par an, pour le compte des chemins de fer de l'Etat italien;

2° — elle s'abstiendrait en outre d'importer par mer plus de 1.500.000 tonnes de charbon au titre des Réparations.

Ces dispositions, d'ailleurs, n'ont pas joué longtemps. Elles méritent d'être mentionnées cependant, parce qu'elles font apercevoir la « férocité » de l'Angleterre dès que quelques tonnes de charbon sont en jeu. On se souvient que l'éphémère plan Young fut suspendu le 31 juillet 1931. Avec lui se sont arrêtées les livraisons en nature. On verra cependant au paragraphe suivant comment une convention née des Réparations est restée en vigueur après leur disparition.

***

L'exposé des conditions dans lesquelles notre pays a reçu de l'Allemagne des charbons au titre des Réparations ne serait pas complet si l'on ne signalait la situation spéciale de l'Alsace-Lorraine et si l'on n'indiquait les solutions que cet aspect particulier du problème a imposées aux Gouvernements qui se sont succédés depuis l'Armistice.

Nous ne saurions, sans déborder le cadre de cet ouvrage, nous livrer à une étude approfondie des raisons d'ordres géographique, économique et politique qui ont, il y a des siècles, déterminé la création et, commandent encore aujourd'hui, le développement des ports rhénans sis sur le territoire de l'une de nos provinces recouvrées, tout spécialement de Strasbourg. Nous ne pouvons davantage étudier l'organisation, l'outillage de ces ports, ni leurs possibilités de trafic. Tous renseignements relatifs à ces questions pourront être puisés dans la bibliographie abondante

et très documentée qui existe sur ces ports, notamment dans les ouvrages signalés ci-dessous (1).

Mais nous ne pouvons éviter de mettre en lumière les raisons pour lesquelles l'approvisionnement des ports rhénans en charbons de prestations a dû faire l'objet d'une attention spéciale et, d'indiquer les mesures particulières qui ont été prises pour sauvegarder les intérêts essentiels de Strasbourg.

***

Pour que le port de Strasbourg, puissamment outillé et développé depuis la guerre, puisse vivre, il faut, dit-il, qu'il soit en état de compter sur la manutention régulière et normale d'un tonnage annuel de charbon évalué à 1.800.000 tonnes, soit 150.000 tonnes par mois. Ce tonnage peut d'autre part être écoulé dans l'hinterland charbonnier de Strasbourg, dont on admet communément qu'il comprend au moins douze départements : Bas-Rhin, Haut-Rhin , Moselle, Vosges, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Haute-Marne, Haute-Saône, Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Jura, Ain, Rhône, Loire, Haute-Savoie, Isère.

Ce tonnage n'a jamais été et ne sera jamais constitué uniquement de charbons allemands, mais si l'on s'en rapporte à la demande depuis longtemps formulée et constamment renouvelée des importateurs et de la Chambre de Commrce, on peut admettre que le port de Strasbourg voudrait pouvoir compter sur le passage régulier de 100.000 tonnes par mois de charbons de la Ruhr dans ses bassins.

---

(1) *Le Rhin.* — Gaston Haëlling, 1921. Ed. Léon Eyrolles.
Le Rhin et le port de Strasbourg, Marc Lucius, 1928. Ed. Dunod.
Le Trafic charbonnier du port de Strasbourg. Maurice Julia, 1926. Ed. Maurice Lavergne.
Consulter également le périodique « *La Navigation du Rhin* », publié depuis 1922 à Strasbourg, avec le concours de l'Office National de la Navigation.

D'autre part, l'intérêt national commande qu'on ne laisse pas aux producteurs de charbons allemands la liberté de venir ressaisir à Strasbourg les installations qu'ils ont dû abandonner à l'Armistice, en déposséder les commerçants français qui se sont établis dans le port, remettre la main sur le trafic de ce dernier. L'élimination de nos nationaux serait rapidement réalisée si l'on permettait aux Allemands de reprendre leur programme de pénétration, en pratiquant dans l'hinterland charbonnier du port une politique de prix que les importateurs français ne pourraient suivre.

Il est enfin de nécessité vitale, pour la France, de ne pas laisser disparaître, par suite de la concurrence des armements étrangers, la flotte rhénane comprenant à l'heure actuelle 375.000 tonneaux de chalands et 35.000 chevaux de remorqueurs (flotte que notre pays a pu se procurer, tant par l'exécution du Traité de Versailles que par ses achats ultérieurs). Le Rhin est, depuis la guerre, sinon de droit du moins en fait, un fleuve international. Il ne l'est pas en droit parce que, par suite d'une omission inexplicable, il ne figure pas dans la liste des fleuves internationaux énumérés à l'article 331 du Traité de Versailles; il l'est, en fait, parce que le même Traité, dans son article 354, l'a déclaré soumis aux prescriptions des conventions générales sur le régime des voies navigables d'intérêt international. Réapparu sur le le Rhin au lendemain de l'Armistice, le pavillon français ne doit plus être éliminé.

Tels sont les trois faits essentiels, articulés par Strasbourg et assez communément répandus dans le public, qu'il faut retenir pour comprendre que toutes les fois, — et elles furent nombreuses, — où durent avoir lieu des négociations afférentes aux prestations de charbon, le Gouvernement français n'a jamais perdu de vue la nécessité d'assurer au port de Strasbourg un tonnage suffisant de charbons allemands, transportés autant que possible sous pavillon national et réceptionnés et manutentionnés par les firmes françaises.

Jusqu'au 20 octobre 1926, date de l'Accord de Cologne que

nous avons analysé précédemment, le ravitaillement de Strasbourg s'est opéré dans le cadre général des traités et conventions applicables pour l'ensemble du territoire français. Les vicissitudes particulières de ce ravitaillement ont été minutieusement exposées dans l'ouvrage déjà cité de M. Maurice Julia, auquel on ne saurait mieux faire que de se référer.

Pour Strasbourg comme pour le reste de la France, c'est à l'O. H. S. qu'incomba le soin d'exécuter les programmes trimestriels d'importation.

C'est également l'O. H. S. qui fut chargé d'appliquer aux importateurs, consommateurs et revendeurs, les prix susceptibles de permettre l'écoulement des quantités réservées au port de Strasbourg. Il faut bien constater que le sacrifice que l'Etat français dut s'imposer presqu'à toutes époques et dans toutes les régions d'écoulement fut particulièrement important pour les tonnages affectés à Strasbourg : on lira avec fruit à ce sujet les pages que M. Julia a consacrées à l'étude des prix de vente dans l'hinterland de ce port.

Quant au problème du transport rhénan, des mesures successives, dont certaines inspirées par les circonstances du moment, lui apportèrent des solutions provisoires.

L Office National de la Navigation (O. N. N.) qui avait, au nom de l'Etat français, pris livraison de la flotte rhénane de chalands attribuée à notre pays, la donna d'abord à bail, puis, en 1925, la céda aux sociétés françaisess de navigation qui s'étaient constituées de 1919 à 1921 : quant aux remorqueurs et aux installations sises le long du Rhin et appartenant à la France, ils furent exploités, d'abord en gérance, puis, en pleine propriété, par une seule société, la Compagnie Générale pour la Naviga-

tion du Rhin, dans laquelle l'Etat est largement représenté (C. G. N. R.) (1).

Des accords intervinrent entre les armements français et étrangers, particulièrement avec l'armement allemand, pour régler provisoirement les questions relatives au partage des tonnages à transporter et des frêts à appliquer. A fin 1926, la dernière convention de cette nature qui était en vigueur avait été signée à Düsseldorf, à la suite de l'accord de Wiesbaden.

A partir du 20 octobre 1926, le sort de Strasbourg et de son hinterland se sépare de celui du reste de la France. L'accord de Cologne a transformé le régime des prestations; désormais tous les charbons allemands doivent être acquis par l'acheteur sur le marché libre auprès du vendeur unique, le K. S. qui s'est reconstitué en mai 1925. L'affectation au compte des prestations d'une partie du tonnage livré au cours d'un trimestre écoulé n'est plus qu'une opération comptable dont nous avons étudié plus haut le mécanisme.

Il est bien évident que ce nouveau régime, étape vers la restauration de la liberté commerciale, était inconciliable avec le souci, qu'avait le Gouvernement, des intérêts du port de Strasbourg. Laissés libres de vendre ou de refuser leur charbon pour telle ou telle destination, pouvant à leur gré pratiquer des prix différents suivant les régions de consommation, les producteurs allemands eussent pu, très rapidement, déterminer la fermeture des chantiers strasbourgeois. Aussi la situation spéciale de Strasbourg avait-elle été réservée et jusqu'au 10 janvier 1930, c'est, on s'en souvient, sous le régime de l'Annexe V que se fit l'alimentation de Strasbourg en charbons allemands.

Or, la règlemetation issue du décret du 25 mai 1927, qui demeura en vigueur jusqu'à la fin de la même année, compromet-

---

(1) Voir pour cette question de la répartition du matériel de navigation et la cession des installations rhénanes, l'article publié par M. G. Haëlling dans la *Navigation du Rhin* n° du 10 août 1924.

tait l'application normale de l'Accord de Cologne. Dans ce dernier, la situation spéciale de Strasbourg avait été réservée. Le K. S. s'était engagé à fournir mensuellement 100.000 tonnes de charbons acheminés par le Rhin-amont et pris en livraison par l'O. H. S. Cet organisme centralisait tous les paiements, il recevait des destinataires le prix des quantités vendues et réglait le K. S. Les transports étaient effectués à concurrence de 45 % par le pavillon allemand et 55 % par le pavillon français. Les prix applicables aux charbons s'entendaient cif port du Rhin, diminués des frais de transport calculés sur la base des contrats généraux du K. S. ou, à défaut, suivant les cours du marché.

Les dernières livraisons proprement indemnitaires faites à Strasbourg par l'intermédiaire de l'O. H. S. s'élevèrent aux tonnages suivants :

en 1927	1.246.700	tonnes de charbon	et	12.800	tonnes de coke	
1928	1.241.400	»	»	27.800	»	»
1929	1.185.100	»	»	29.800	»	»

du 1er au 10 janvier 1930, 39.000 tonnes de charbon et 300 tonnes de coke.

Postérieurement au 10 janvier 1930, et en vertu d'une entente tacite avec le K. S., l'O. H. S. continua à assurer l'approvisionnement de Strasbourg, mais seulement à titre commercial et en attendant que fussent mis au point les accords recherchés pour régler définitivement la situation de ce port.

En effet, l'échéance du 10 janvier 1930, à laquelle l'O. H. S. devait cesser d'être interposé entre le K. S. et les réceptionnaires strasbourgeois, n'avait pas laissé de préoccuper ces derniers, la Chambre de Commerce de Strasbourg et le Gouvernement français.

La solution du problème qui se posait, conciliation de la liberté commerciale restituée à l'Allemagne avec la nécessité de protéger Strasbourg, ne pouvait être recherchée que dans la conclusion d'accords commerciaux à intervenir entre le K. S. et les Allemands d'une part, les réceptionnaires de charbons et les

armateurs français d'autre part, ces accords devant être soumis à l'approbation des Gouvernements intéressés, le Gouvernement français ayant pour sa part à tenir compte des sollicitations (ne disons pas exigences) des réceptionnaires, des objections (ne disons pas protestations) des producteurs, concurrents du K. S. et de nombreuses autres contingences. Il est aisé de concevoir que les négociations engagées pour parvenir à de tels accords aient été particulièrement longues et difficiles (1).

Il y eut d'abord, issue des pourparlers conduits par un représentant des maisons françaises d'importation établies à Strasbourg avec un certain nombre d'entreprises charbonnières allemandes totalisant environ 60 % de la production du bassin de la Ruhr, une première convention connue sous le nom d' « Imporcharstrasbourg » qui parvint à conclusion, le 22 juin 1927. Mais cette convention, qui présupposait une subvention de 2 Rm par tonne de la part du Trésor, n'eut pas les honneurs de la ratification par le Gouvernement français. Pour ne pas alourdir cet exposé, nous n'en analyserons pas les clauses, nous bornant à renvoyer les lecteurs que la question intéresserait à l'ouvrage déjà cité de M. Lucius.

Après l'échec de cette première tentative, les négociations reprirent, activées par la nécessité de combler le vide que devait creuser la disparition de l'O. H. S.

Les intérêts en présence étaient grands : pour la France, il s'agissait, comme on le sait, d'assurer à sa flotte un frêt important et constant, de garantir aux consommateurs desservis par Strasbourg un approvisionnement régulier, enfin d'empêcher l'installation dans ce port de comptoirs allemands qui eussent évincé les maisons françaises. Pour l'Allemagne, l'important était de maintenir, à un prix rémunérateur, des débouchés vers le

---

(1) On trouvera un historique détaillé de ces négociations dans le *Bulletin de la Chambre de Commerce de Strasbourg*, année 1929, n° 2. Voir également : *Le Journal des Charbonnages*, n° du 7 octobre 1930.

Haut-Rhin à l'excédent, toujours plus considérable, de sa production houillère.

C'est dans la convention signée à Essen, le 31 juillet 1930 que les intérêts en présence trouvèrent une formule de conciliation en application au moment où s'écrivent ces lignes et prévue pour durer jusqu'au 31 août 1939. Voici quelles sont les dispositions essentielles de cette convention dont le texte figure in extenso au présent ouvrage. (Voir annexe X).

1°... Le K. S. s'interdit de vendre directement le charbon allemand dans les 12 départements qui forment l'hinterland naturel du port de Strasbourg. L'importation de ce charbon ne doit se faire que par l'intermédiaire d'importateurs choisis sur une liste agréée par le Gouvernement français.

2°... Le K. S. s'engage à livrer à Strasbourg au minimum 100.000 tonnes, au maximum 400.000 par mois, dont il accepte de recevoir le prix par prélèvement sur les sommes prévues dans le plan Young pour prestations en nature. Mais ceci suppose qu'on doit lui enlever des quantités correspondant à 10 ou 15 % du montant annuel du dit plan. Et comme sanction de cette contrepartie, l'article 6 de la convention dispose que, si les marchés conclus par les importateurs strasbourgeois, seuls agents de vente, n'assuraient pas, pendant 3 mois consécutifs une moyenne de 55.000 tonnes par mois, le K. S. pourrait revendiquer sa liberté de vente dans les 12 départements formant l'hinterland de Strasbourg.

3°... Comme dit ci-dessus, le prix des charbons livrés est payé au K. S. par imputation sur le compte « Transfert des Réparations ». Ce prix n'est pas fixé, la convention spécifiant seulement que les tonnages doivent être mis à la disposition des importateurs « à des conditions leur permettant la vente ». Mais en sus du prix, le K. S. doit recevoir du Trésor français une « bonification » de 1,20 Rm par tonne à concurrence de 1.200.000 tonnes annuellement.

4°... Le transport des charbons destinés à Strasbourg doit être effectué moitié par la flotte rhénane française, moitié par

l'armement allemand. Un taux minimum de frêt est prévu, soit 4,10 Rm., le prix du transport rhénan étant lié au prix des charbons et proportionnellement à ce dernier.

Cette stipulation s'explique par le désir des négociateurs français de protéger les mines de houille de Lorraine. Il est évident, en effet, que par suite de la liaison établie entre les prix des charbons et ceux des frêts, les producteurs allemands devaient être amenés à ristourner à la navigation, partie ou totalité de la bonification qui leur était allouée, ce qui augmentait leurs frais d'autant.

C'est effectivement ce qui s'est produit. Depuis longtemps la subvention de 1,20 Rm ne rapporte plus guère au K. S., le frêt pratiqué entre Duisbourg - Ruhrort se traitant normalement à 2,10 Rm. Le K. S. importe 70.000 tonnes par mois à Strasbourg et sur ce tonnage confie 35.000 tonnes à la flotte rhénane française. Il encaisse donc :

$$70.000 \times 1,20 = 84.000 \text{ Rm.}$$

mail il décaisse :

$$35.000 \times 2,10 = 73.500 \text{ Rm.}$$

ne conservant ainsi qu'une dizaine de milliers de Rm.

Telles sont les grandes lignes de la convention d'Essen qui a remplacé à la date du 1er octobre 1930, l'Accord de Cologne et ses avenants. Il nous reste à indiquer, aussi brièvement que possible, comment furent créés et comment fonctionnent les rouages chargés de l'appliquer.

Cette application supposait qu'il y eût :

1°) un organisme capable de prendre vis-à-vis du K. S. des engagements commerciaux relativement à la détermination des prix et à l'enlèvement des tonnages dont le placement devait être effectué par ledit organisme. C'est le rôle de la Compagnie Générale Charbonnière.

2°) un organisme destiné à être substitué à l'O. H. S., dont le rôle était terminé et qui allait entrer en liquidation. Cet organisme devait pouvoir se charger pour le compte de l'Etat français, dont la comptabilité administrative ne se prête pas à la réa-

lisation d'opérations commerciales, à tous encaissements et paiements de sommes relatives à l'achat, à la réception, au transport et à la vente des charbons livrés par le K. S. C'est le rôle de la « Société pour l'importation des charbons et autres produits de prestations ». (S. I. C. A. P.).

La Compagnie Générale Charbonnière fut constituée à Strasbourg, le 26 mars 1931, sous la forme d'une société anonyme au capital de 10 millions de francs, en actions nominatives de 100 frs chacune, toutes souscrites en numéraire.

Voici quels sont les détails qui furent donnés, à l'époque par les journaux professionels sur la combinaison réalisée, laquelle peut avoir, depuis, subi quelques modifications de détail nécessitées par les réactions qui se manifestèrent.

En dehors des statuts, qui sont du modèle usuel, trois textes principaux régissent l'activité de la Société :

1°) une convention commerciale entre le K. S., fournisseur et un groupe dit C. C. R. R. formé par les deux importantes sociétés importatrices « Comptoir des Combustibles » et « Rhin et Rhône » de Strasbourg.

2°) un acte d'association entre les deux sociétés précitées, plus un certain nombre de sociétés charbonnières françaises détaillantes et un groupe de neuf puissants producteurs allemands, dont le K. S.

3°) une convention inter-actionnaires.

Au terme de la convention commerciale, le K. S. donne l'exclusivité d'importation de ses produits aux sociétés « Comptoir des Combustibles » et « Rhin et Rhône » pour les 12 départements formant l'hinterland du port de Strasbourg. Le transport des charbons doit être effectué par moitié par le K. S. et par le groupement des sociétés précitées, dit C. C. R. R. avec libre choix des armements transporteurs.

Le groupe C. C. R. R. s'engage à limiter son importation en charbons étrangers, autres que ceux du K. S. à 240.000 tonnes par an.

Les prix de cession par le K. S. sont déterminés, périodique-

ment, en fonction de la situation du marché, mais donnent lieu, sur cette base, à une redevance payée au K. S.

L'acte d'association est conclu entre un groupe A, dit C. C. R. R., agissant tant en son nom que se portant fort pour treize sociétés charbonnières françaises détaillantes, et un groupe B, formé de trois puissants importateurs allemands.

Par cet acte, les participants du groupe A remettent toute leur activité charbonnière et manutentionnaire dans les douze départements, à l'Association en s'engageant à ne pas porter ledit accord à la connaissance des tiers.

L'Association dirige la réalisation des opérations ci-dessus, centralise les résultats et les répartit suivant un barême entre tous les adhérents, participants allemands compris, ces derniers devant recevoir 25 % des bénéfices réalisés.

L'Association n'a ni capital, ni dénomination, ni raison sociale, ni comptabilité officielle. Elle est administrée par un gérant contractuel (la Compagnie Générale Charbonnière), qui ne doit pas être connu des tiers et jouit des pouvoirs les plus étendus.

Outre la participation dans les résultats, contre-partie de l'exclusivité concédée à l'Association, chaque participant du groupe A, a droit à une rémunération sous forme d'intérêt, pour les immeubles, terrains et matériels divers dont l'activité est utilisée pour les opérations relevant de l'Association.

L'objet de la Convention inter-actionnaire est le suivant : (le capital initial a été fixé à 10.000.000 de francs souscrit à raison de 51 % par le groupe C. C. R. R.; 25 % par le K. S. et ses adhérents, et 24 % par divers; le Conseil d'Administration est composé pour 1/3 de nationaux allemands) elle a pour but de cadenasser cette répartition et se rallie, de ce fait, aux statuts prévoyant des votes à la majorité de 76 % des voix, ce qui assure aux Allemands un droit de veto absolu.

Les membres des groupes A et B s'interdisent de prendre tout intérêt ou participation dans toute entreprise ayant pour objet la réalisation d'opérations analogues à celles dont la con-

cession a été donnée par eux à l'Association en participation.

La subtilité de cette combinaison explique pourquoi la constitution de la Compagnie Générale Cnarbonnière a soulevé des polémiques dont nous n'avons pas ici à nous faire l'écho.

L'entrée en scène de la Société pour l'importation des charbons et autres produits de Prestations (S. I. C. A. P.) se fit dans une atmosphère moins orageuse, mais néanmoins assez agitée. C'est elle qui hérita la fonction comptable antérieurement assurée par l'un des service de l'O. H. S. La S. I. C. A. P. n'est d'ailleurs que la Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin, transformée en société en commandite par actions.

La C. G. N. R. avait été constituée sous la forme d'une société anonyme au capital de 15 millions avec siège social à Strasbourg, le 26 mai 1924. Nous l'avons déjà rencontrée et avons signalé plus haut qu'elle avait assumé l'exploitation des remorqueurs, allèges de port, grue flottantes et installations à terre livrés à la France en vertu du Traité de Versailles.

Dans son capital de 15 millions, divisé en 30.000 actions de 500 francs chacune, attribuées à divers groupements, grandes compagnies et municipalités intéressées, l'Etat français (représenté par l'O. N. N.), avait, pour ses apports, reçu 9.800 actions. Dans le Conseil d'Administration, le tiers au moins des sièges était réservé aux condidats proposés par l'O. N. N.; l'un des vice-présidents devait être choisi parmi les administrateurs nommés au titre du même Office. C'est assez dire que la C. G. N. R. était pratiquement un organisme d'Etat et que, les résistances qui se manifestèrent lorsqu'il fut question d'augmenter son action en la faisant intervenir dans l'exécution de la Convention d'Essen, furent motivées par des considérations tout autres que celles qu'avait soulevées l'avènement de la Compagnie Générale Charbonnière.

Elles n'en furent pas moins très vives, lorsqu'il s'agit de répartir entre les divers groupements intéressés les 2.000 actions de 1.000 francs chacune qui devaient composer le capital de la

S. I. C. A. P., autrement dit la C. G. N. R., transformée en société en commandite par actions.

L'éviction qui se préparait de l'O. H. S. dans lequel certains grands groupements avaient pendant 12 ans prédominé, rendait normale l'offre qui était faite à ces mêmes groupements d'un droit de regard dans les opérations que la S. I. C. A. P. avait pour objet de réaliser. Mais ces groupements, après avoir combattu le projet, refusèrent de s'y associer. Finalement, ce fut sans leur participation qu'en janvier 1931 fut constituée la S. I. C. A. P. dans laquelle on retrouve représentés des intérêts qu'avait groupés la C. G. N. R. et qui réalise cet état de fait, pour le moins inattendu : à savoir que les commanditaires sont les mêmes que les commandités. Le 1er avril 1931, l'O. H. S. passait définitivement la main à la S. I. C. A. P.

Les modalités de l'intervention de cette société dans l'exécution de la Convention d'Essen ont été précisées par un contrat intervenu avec l'Etat français, contrat dont on nous dispensera d'étudier les clauses dans leurs détails. La S. I. C. A. P. n'a pas été créée pour réaliser des bénéfices commerciaux, elle est en fait l'agent interposé entre l'Etat français, le Reich et le K. S., pour toutes les opérations financières relatives à la livraison des charbons allemands à Strasbourg. Sur les indications que lui donne en temps opportun le Service des Prestations en Nature, la S. I. C. A. P. notifie au K. S., 25 jours avant l'ouverture de chaque trimestre, les quantités livrables au cours du trimestre. Elle reçoit du même Service des Prestations en Nature, les instruments de paiement destinés aux règlements prévus par la Convention d'Essen; elle remet ces instruments de paiement au K. S. et procède au calcul et à la remise ds bonifications (1,20 Rm.), dues à ce groupement.

La S. I. C. A. P. a donc les fonctions d'agent de paiement et de comptable. A ce titre ses opérations sont suivies par un Commissaire du Gouvernement qui a droit d'assister à toutes réunions : Assemblées Générales, Comités de Direction, etc..., peut

exercer son veto, et procéder au contrôle et à la vérification des documents comptables.

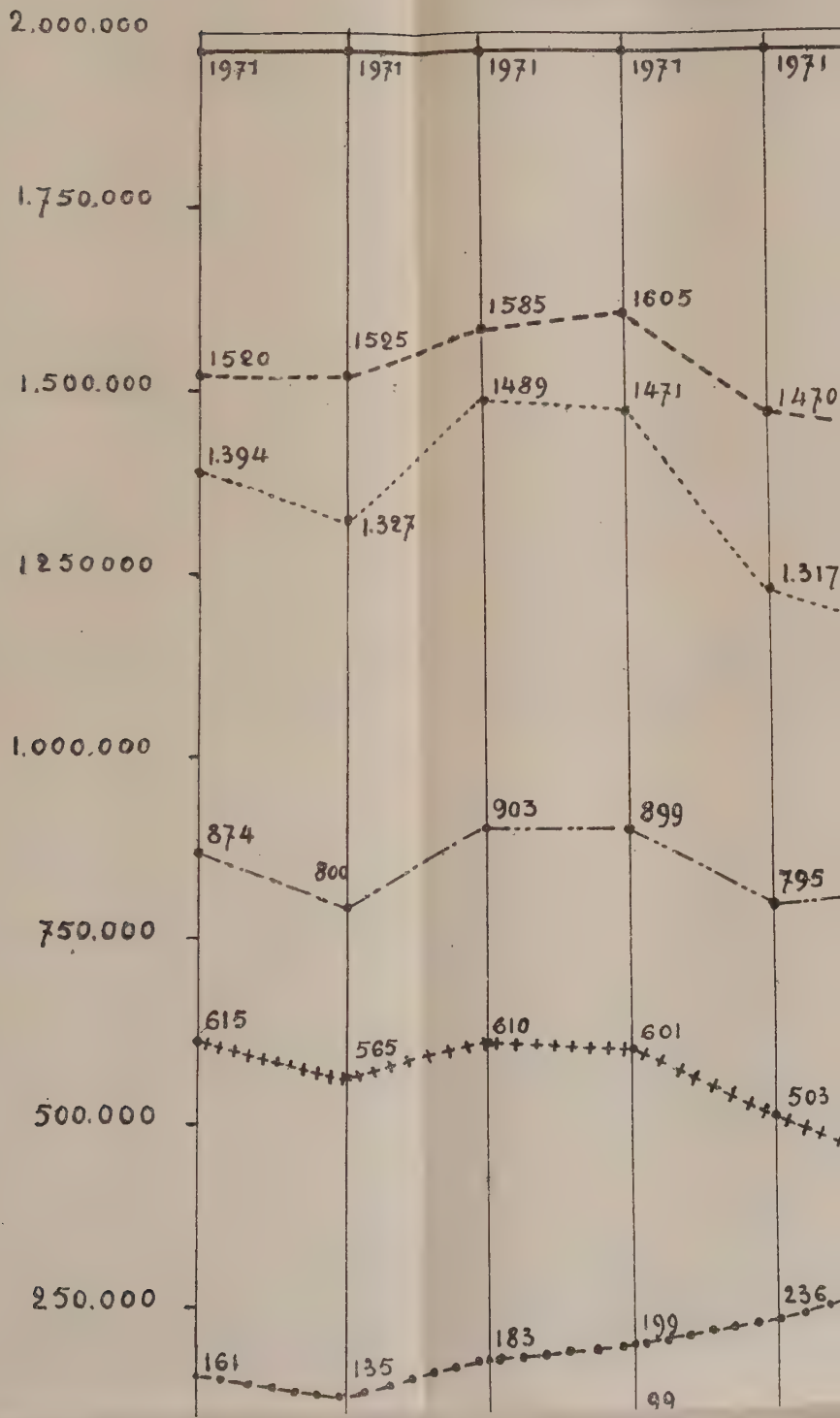
On voit donc que l'intervention de la S. I. C. A. P. s'effectue dans des conditions donnant quelques garanties tant à l'Etat français qu'aux divers groupements intéressés et l'on doit constater que, depuis qu'elle a commencé ses fonctions, la S. I. C. A. P. les a exercés d'une manière satisfaisante.

Nous avons terminé l'exposé, forcément un peu abstrus des conditions dans lesquelles s'est effectué depuis 1919 et s'opère actuellement le ravitaillement du port de Strasbourg et de son hinterland. Quelles que soient les critiques formulées au sujet des accords commerciaux intervenus en 1931, il faut reconnaître que l'ensemble du système construit pour l'application de la Convention d'Essen paraît maintenant admis en Alsace, où l'apaisement s'est fait au sujet de la question charbonnière. Il est à noter d'ailleurs que si la moyenne mensuelle des réceptions de charbons allemands par les ports rhénans a faibli depuis 1930 (104.000 tonnes, en 1927; 103.000, en 1928; 98.000, en 1929; 77.000, en 1930; 74.000, en 1931, descendant pour les deux dernières années au-dessous du chiffre théorique des besoins du port), cela tient à la crise économique d'une part, et de l'autre à la disparition des subventions.

Prévue pour neuf ans (31 août 1939), la Convention d'Essen règlera-t-elle pendant toute cette durée les fournitures allemandes en Alsace-Lorraine ? Les expériences précédentes faites à l'occasion des accords successifs conclus avec le Gouvernement allemand ou le K. S. permettent d'avoir à ce sujet un certain scepticisme. Depuis la suspension des Réparations la Convention d'Essen est en sommeil; d'autre part, il convient de ne pas perdre de vue que, tout comme l'Accord de Cologne, la Convention d'Essen contient une disposition aux termes de laquelle le K. S. a le droit de reprendre sa liberté en cas de « restrictions apportées par la France au régime d'importation de charbons du K. S. ». Etant donné le précédent de juillet 1927, on doit admettre qu'une telle disposition est de nature à gêner consi-

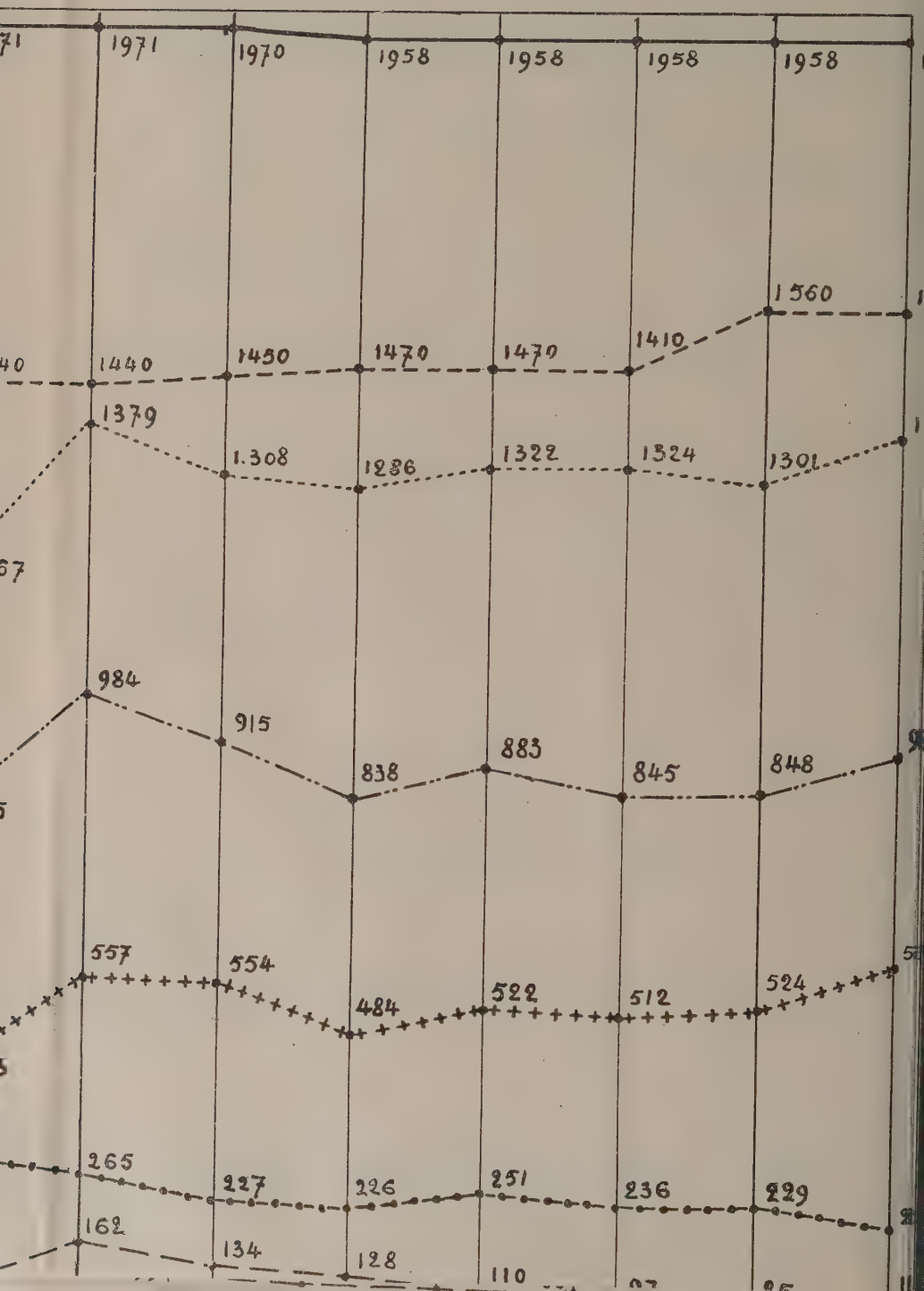
LIVRAISONS FAIT

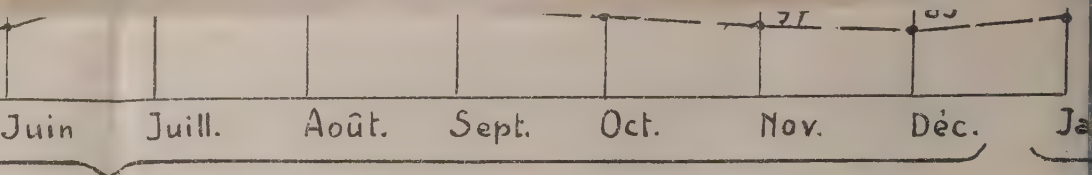
Tonnages enregistrés



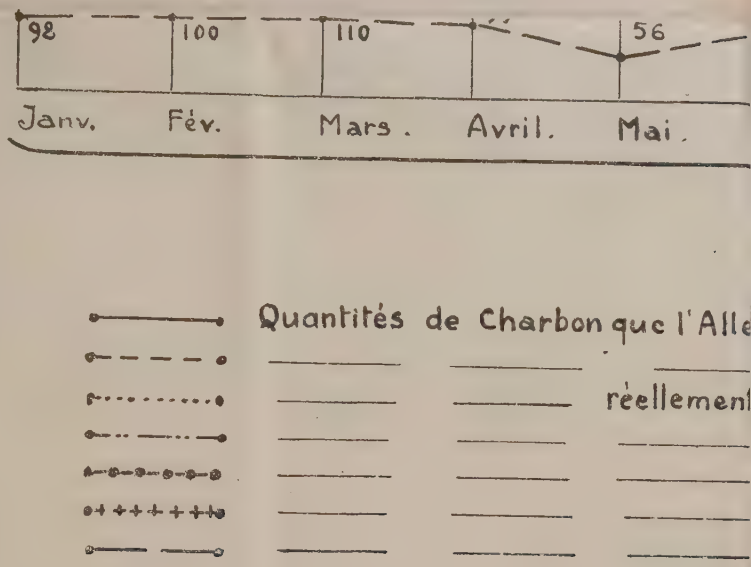
DU 1er JANVIER 1921 AU 1er JANVIER 1929

C.D.R.



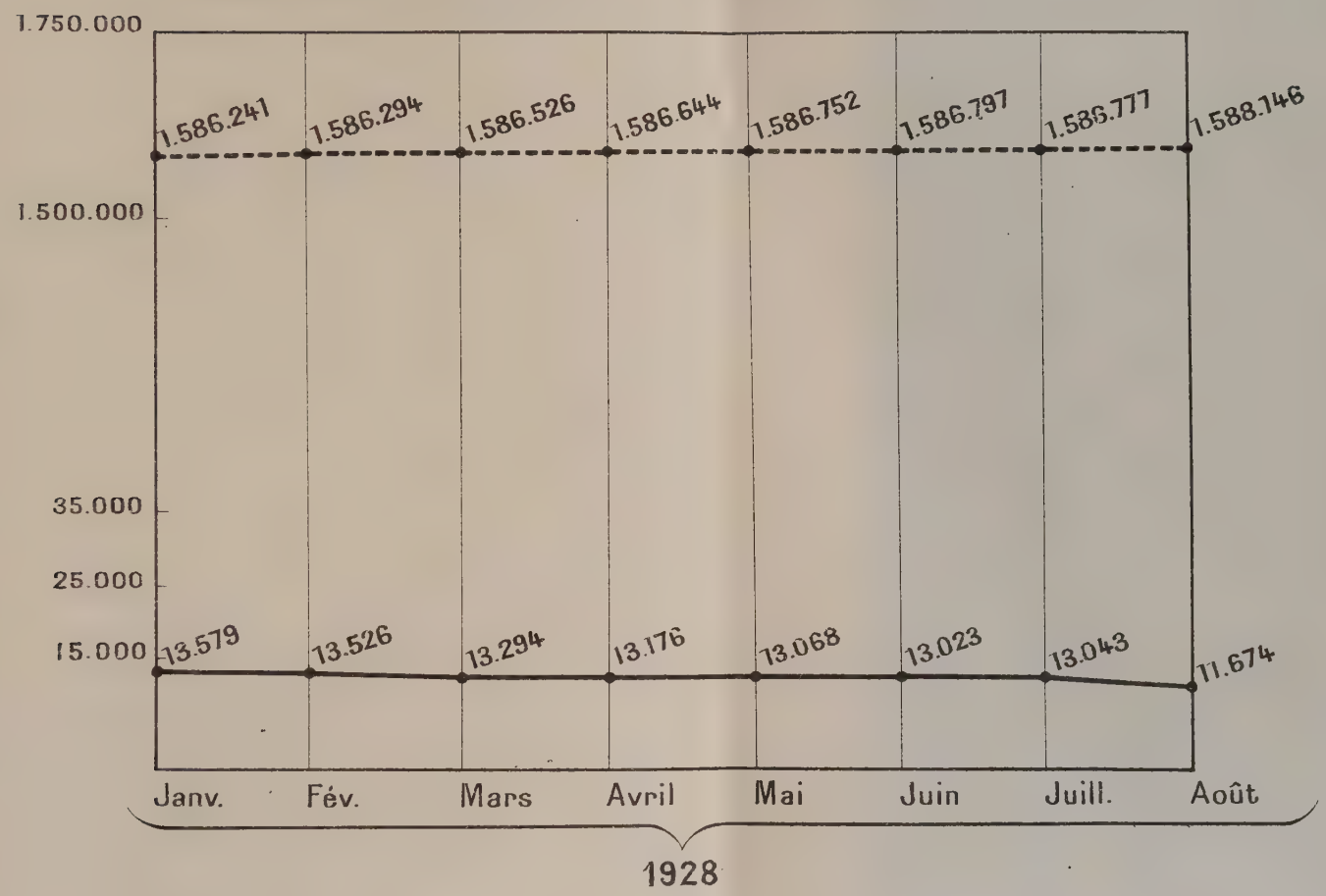


mage aurait dû livrer d'après le Traité de Versailles
— — — — en exécution des décisions de la C.D.R.
reçues par les Alliés
— la France
— — sur contrats commerciaux procédure Wallemberg
— — d'après la Convention de Cologne
— — au titre des Prestations (sous la responsabilité du Gouvernement Allemand)


98
100
110
56
Janv.
Fév.
Mars.
Avril.
Mai.
Quantités de Charbon que l'Alle
réellement

PRIORITÉ DE LA FRANCE
DU 1er JANVIER 1928 AU 31 AOÛT 1928

Production nette en 1913 : 1.599.820 T.M.

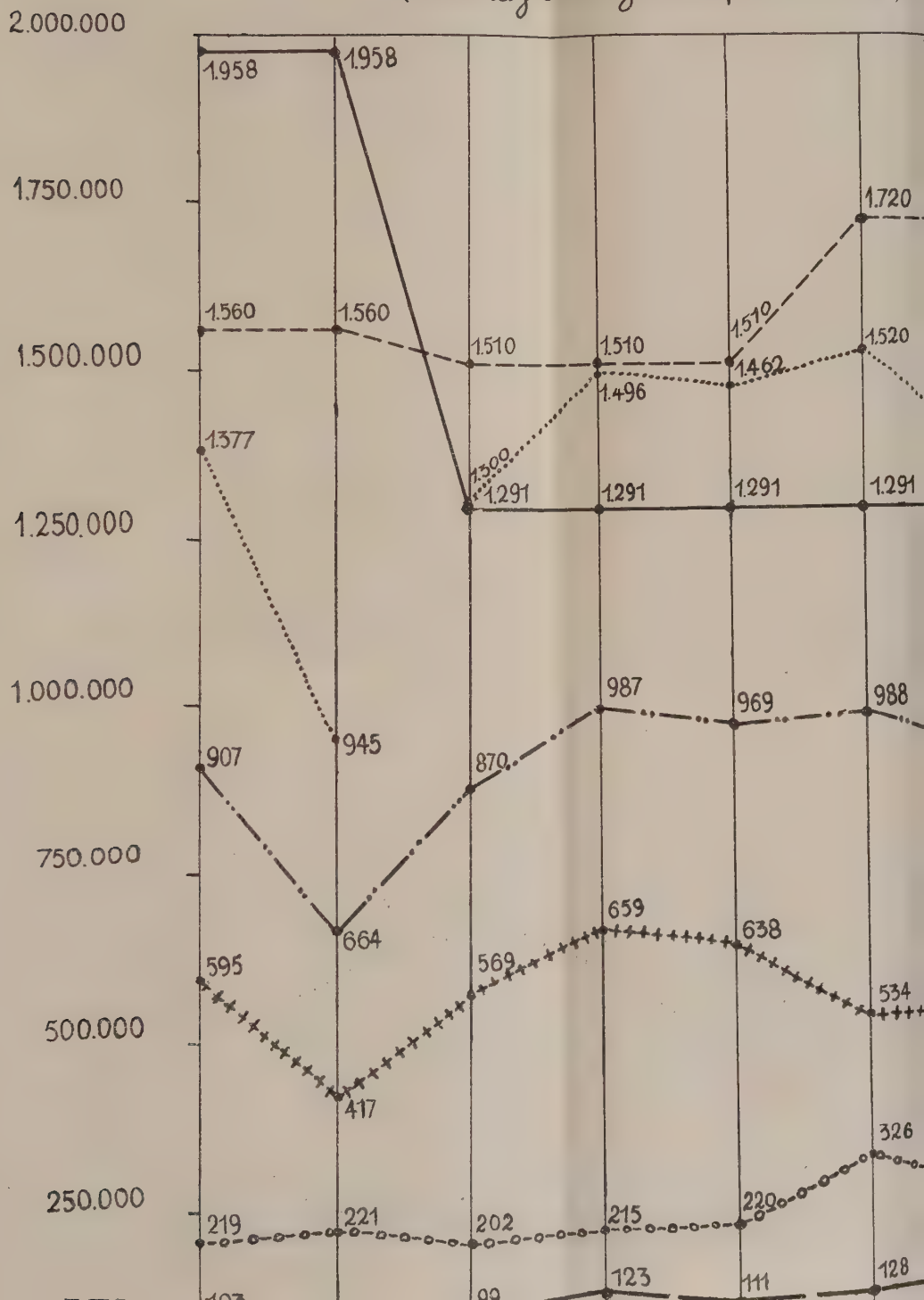


Priorité de la France.

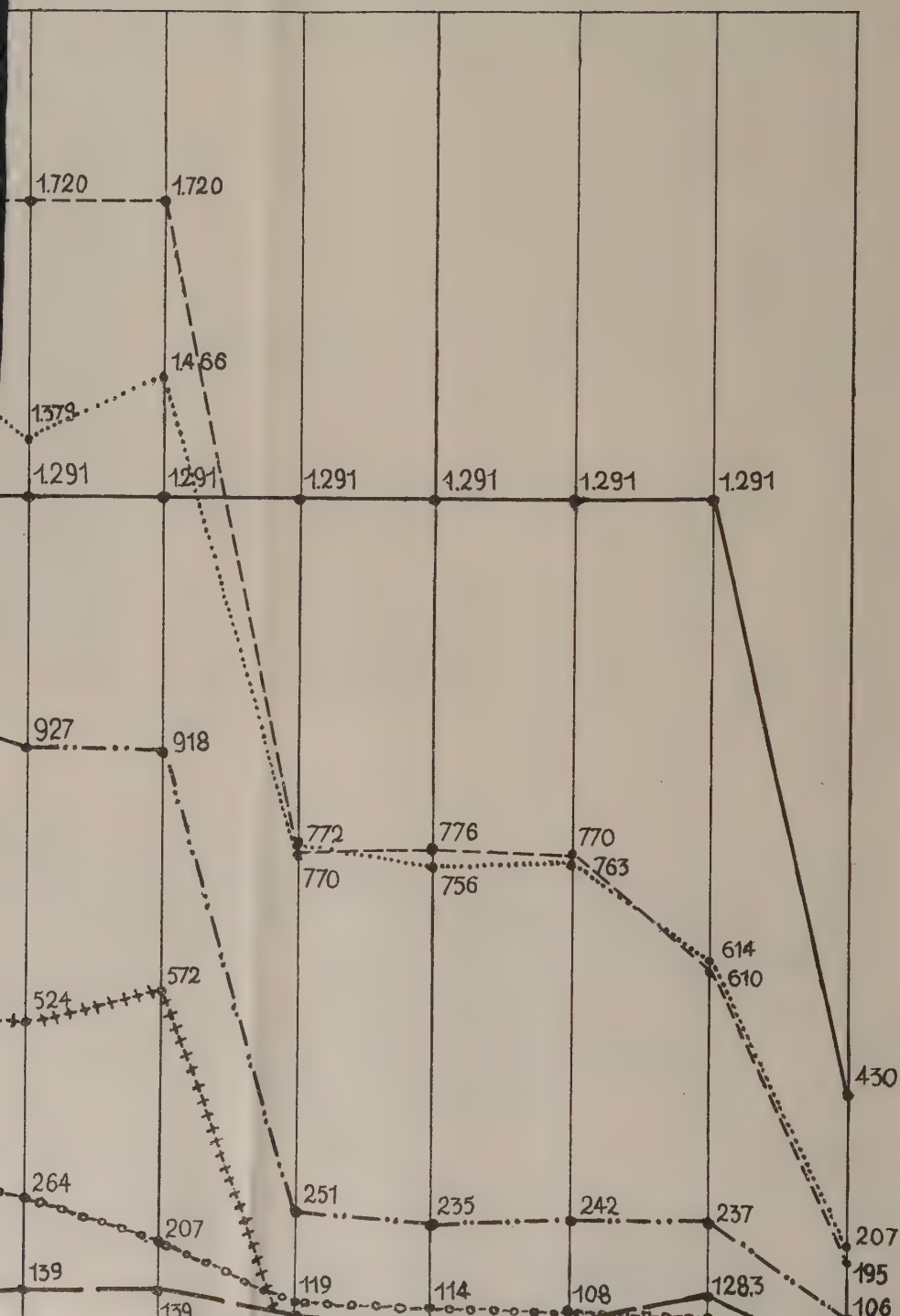
Production nette des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

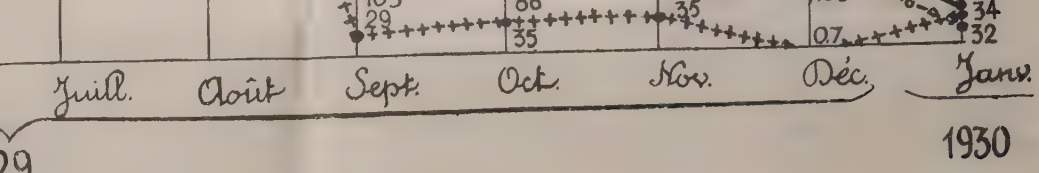
Livraisons faites du 1er

(Tonnages enregistrés par la C.D.R.)

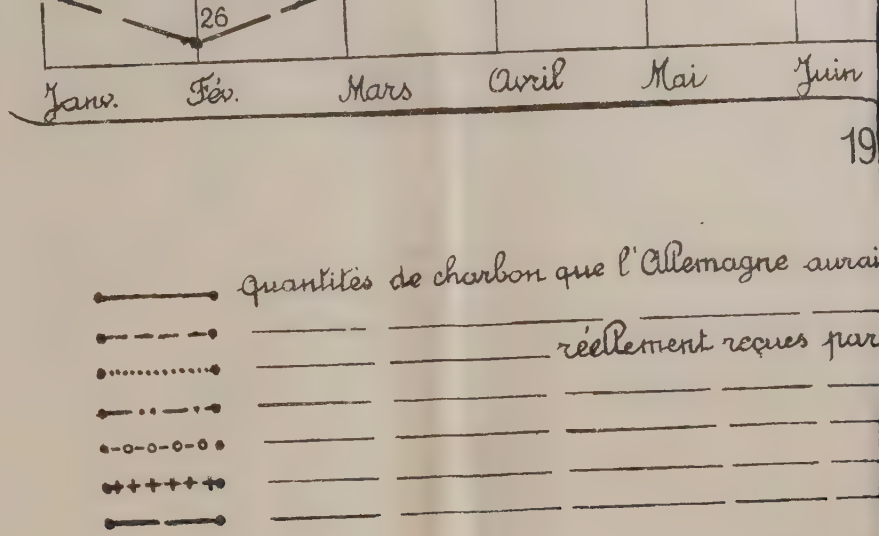


anvier 1929 au 1er Janvier 1930





dû livrer d'après le Traité de Versailles
_____ en exécution des décisions de la C.D.R.
les Alliés.
la France.
_____ sur contrats commerciaux procédure Wallemberg
_____ d'après la Convention de Cologne
_____ au titre des Prestations (sous la responsabilité du Gouv.t Allemand.)


26
Janv.
Fév.
Mars
Avril
Mai
Juin
19
Quantités de charbon que l'Allemagne aurai
réellement reçues par

dérablement le Gouvernement français, lorsque ce dernier se proposera d'améliorer par le jeu d'accords douaniers particuliers avec les divers pays intéressés, Grande-Bretagne, Belgique, Pologne, Hollande, le régime de contingentement institué par le décret du 10 juin 1931, régime qui place actuellement sur le même pied les divers pays fournisseurs de la France. Mais cette question déborde notre sujet et nous devons nous borner à la signaler à l'attention de ceux qu'elle intéresse.

RESULTATS ET CONCLUSIONS

Bien que sommaire, cette étude permet d'entrevoir dans leurs difficultés les diverses phases de la question des charbons de Réparations.

La guerre et la situation qui en est résultée ont indéniablement troublé l'équilibre du marché charbonnier. Mais comment apprécier les remèdes apportés à ce malaise ? On est obligé de constater que plus de dix années prévues par le Traité de Versailles, pour la liquidation des Réparations, en matière de charbons, se sont écoulés sans que l'on ait trouvé, à une époque quelconque une solution pleinement satisfaisante.

Si l'on se place au point de vue quantitatif, les charbons de Réparations n'ont pas rendu les services qu'on en attendait. Aux périodes déficitaires de 1918-1919-1920-1923, que l'Allemagne ait, ou non, été capable d'exécuter les programmes, il nous a été impossible d'en obtenir satisfaction. Si, ensuite, l'on envisage la question des prix, surtout aux époques de pléthore, alors quelles pertes nous enregistrons !

L'analyse du pourquoi de nos déboires, montre que trois ordres de causes sont à leur origine. Ce sont : en premier lieu l'incompétence des auteurs des dispositions réglant la question du charbon, tant dans le Traité de Versailles que dans certains

accords postérieurs ; ensuite l'incohérence des organismes et administrations qui ont présidé à l'exécution des prestations ; enfin la résistance de l'Allemagne et l'opposition de l'Angleterre

***

N'insistons pas sur l'absence dans les Conventions d'Armistice, d'une clause imposant des livraisons immédiates de combustibles. Le procès en a été déjà fait. Rappelons les difficultés relatives à l'accord de décembre 1918 et abordons le Traité de Versailles.

En ce qui le concerne, relevons qu'avant même qu'il soit entré en vigueur, il a fallu prendre des dispositions pour remédier au vide que, jusqu'au mois de mai 1920, il laissait dans notre approvisionnement. Le Protocole du 29 août 1919 n'a pas eu d'autre but que de nous faire livrer des charbons tout de suite, sans que par le fait même du Traité, il y eût aucune obligation de ce genre à la charge de l'Allemagne. En effet, le Traité de Versailles devenait exécutoire le 10 janvier 1920, et les dicisions de la C. D. R. ne pouvaient être valables qu'après un préavis de 120 jours.

Nous avons vu, ensuite, les difficultés issues des termes « prix fob allemands, dans les ports allemands », alors que le prix fob était inconnu en Allemagne et qu'aucun port allemand n'exportait de charbons dans l'un des pays créanciers de Réparations. Le souci des négociateurs français d'avoir voulu limiter la hausse des prix allemands était légitime. Mais la formule qu'il leur inspira fut par trop malheureuse. Le prix intérieur allemand en effet, ne pouvait pas jouer en notre faveur. On connaissait la forte organisation des allemands, et on savait que le prix que les mines allemandes demandaient à leurs consommateurs nationaux était le prix maximum fixé en fonction du prix fob anglais, majoré du coût du transport d'Angleterre en Allemagne. Demander donc, comme prix minimum, ce prix intérieur allemand, c'était demander de payer le charbon le plus cher

possible. Quant à la limite prévue (le prix fob anglais), peut-être les négociateurs envisageaient-ils que les charbons allemands seraient facturés fob Rotterdan, Anvers, Gand au même prix que les charbons anglais de même qualité, fob Newcastle ou Cardiff . Mais il faut leur faire grief de ne pas avoir été assez explicites, puisqu'ont eu lieu les discussions que l'on sait et que la Commission d'Experts chargée de régler le litige, a jugé autrement, décidant que par prix fob il fallait entendre le prix à la mine qui est à peu près le même aux mines allemandes et anglaises. Le résultat a été que les charbons que nous avons payés au prix anglais ont été grevés du coût du transport de la mine à Manheim ou Rotterdam, sensiblement plus élevé que celui de la mine anglaise au port anglais (cf. introduction page 11).

On peut surtout faire reproche aux négociateurs du Traité de Versailles de ne s'être pas entourés des conseillers techniques autorisés ou de ne les avoir pas écoutés. Lors de l'élaboration du Traité, n'y avait-il pas une solution au problème des prix à faire triompher ? Pourquoi pour l'imputation à l'Allemagne des charbons livrés, avoir choisi, comme base de prix, des prix allemands ou anglais dont le contrôle nous échappait ? Le prix français ne s'imposait-il pas ? L'application du prix français, par le fait que celui-ci est élevé, n'aurait-elle pas garanti l'Angleterre contre l'invasion en France des charbons allemands ? Le Trésor eut en tous cas été à l'abri de la politique allemande consistant à grossir les prix intérieurs et n'aurait pas subi les pertes que nous avons signalées.

Le même reproche d'incompétence doit être fait aux négociateurs des accords de Spa. Sans doute comme nous le disions plus haut, les accords de Spa, dans un moment de grande pénurie ont eu l'incontestable mérite de faire rentrer, sans retard, du combustible , et de faire baisser le prix des charbons livrés à la consommation. Mais en dehors du prix payé pour cet avantage momentané, ne peut-on faire grief à nos représentants d'avoir, dans un accord qui ne voulait remédier qu'à une situation passagère, accru l'incertitude relative au prix allemand, d'avoir

accepté une fâcheuse comparaison avec le prix mondial ? Cette juxtaposition dans une même formule du prix allemand et du prix anglais orientait nécessairement l'intelligence de la question vers la solution adoptée par les experts, telle que nous l'avons indiquée. Mais surtout, envisageant les conditions, mêmes lointaines, dans lesquelles pouvait évoluer la question du charbon, prévoyant par exemple le cas où il n'y aurait plus pénurie de charbon, mais au contraire celui où il y aurait pléthore, envisageant aussi l'hypothèse, plausible, où le prix intérieur allemand avec la revalorisation de la devise allemande, reviendrait à monter, nos négociateurs eussent-ils dû accepter une modification de la formule du Traité de Paix ? A supposer même que dans les accords de Spa, l'introduction du prix mondial eût été inéluctable, en raison de la pression excessive de l'Angleterre, les négociateurs n'auraient-ils pas dû exiger, en contrepartie de ce sacrifice, qu'au moins la question des prix fob fût réglée? Il a fallu, on s'en souvient, attendre les Accords de Wiesbaden pour qu'elle reçût une solution.

Ces accords ont donné un moment l'illusion que la question des prix était réglée. Mais lorsque l'emprunt Dawes aura favorisé, par le rétablissement de la devise allemande, la hausse intérieure des charbons allemands, alors ce prix intérieur allemand, dont nous avions tant recherché l'application, augmenté des frais de transport, soit par terre et eau, jusqu'à Manheim, soit par mer, jusqu'à Anvers, Gand, Rotterdam, fera le charbon allemand tellement cher en France, que le Trésor devra, pour permettre à l'O. H. S. de le placer, subir de gros sacrifices qui s'accentueront avec la chute du franc.

Ne peut-on alors déplorer que le négociateur français, M. Loucheur en l'occurrence, ait obéi à d'autres préoccupations, en signant ces accords, qu'à celle de résoudre d'une manière satisfaisante pour l'avenir les difficultés relatives au prix? On s'en souvient, M. Loucheur avait, à Versailles, pris la précaution de limiter au prix anglais, la hausse possible des prix intérieurs allemands. D'après la formule adoptée dans ce but, le charbon

allemand était déjà cher, mais son prix ne pouvait indéfiniment monter. Pourquoi alors, sous le prétexte de régler la question des prix fob, avoir supprimé, pour l'avenir, la barrière que les prix anglais opposaient à l'ascension des prix allemands, en effaçant la seule disposition raisonnable du Traité, en nous faisant compter au prix intérieur allemand, sur lequel il nous était impossible d'avoir action, non seulement les charbons déjà reçus, mais encore ceux à recevoir. La raison qu'on en peut donner, — le déficit des opérations de péréquation du B. N. C., — n'en constitue pas une justification. Certes, le fait de compter les charbons livrés entre 1920 et 1922 au prix intérieur allemand apportait de grosses ressources au B. N. C., puisque ces prix avaient été très bas et que la vente en France de ces charbons s'était effectuée à des prix très élevés. Mais, le déficit momentané du B. N. C., autorisait-il qu'un accord, qui engageait l'avenir, fût considéré, par le représentant chargé de le négocier, comme un expédient budgétaire ? Les accords de Wiesbaden ont grevé jusqu'à la fin des Réparations (10 janvier 1930), l'exploitation des charbons que nous a livré l'Allemagne. Comme nous le verrons, à partir de 1927, la perte du Trésor sera atténuée ; mais, il a fallu des circonstances particulières et des négociateurs plus habiles, pour que les Allemands consentent à transiger sur l'avantage qui résultait pour eux des Accords de Wiesbaden.

Lorsque les représentants de la France se sont, en 1924, rendus à Londres pour régler le détail de la mise en application du plan Dawes, là encore, une occasion de régler la question prix leur a échappé. Et cependant ils sont moins excusables que leurs prédécesseurs de Versailles et de Spa. D'une part, en effet, en août 1924, les embarras financiers s'annonçaient, et d'autre part, on savait que les pertes du Trésor allaient être réelles, puisque le mécanisme des paiements par l'intermédiaire de l'Agent Général constituait une des pièces maîtresses du plan Dawes. A partir de septembre 1924, au lieu donc que les pertes du Trésor se manifestent par une écriture au compte débit de la France, sim-

ple manque à gagner, elles vont se traduire par un décaissement effectif.

A partir de septembre 1924, les prix intérieurs allemands et les frais de transports vont être plus élevés que les prix fob anglais et les mêmes frais de transport. On va alors se heurter à une difficulté nouvelle. Le Traité prévoyait la limitation des prix allemands au niveau des prix anglais des charbons de même catégorie. L'assimilation des charbons allemands aux charbons anglais était aussi une formule inattendue qui rebutait les techniciens. On se souvient (voir page 129, note 1), que pendant les derniers mois de 1924 et en janvier, février 1925, des experts ont travaillé la question. Ils ont réussi le 21 février 1925, à faire admettre un accord qui établissait des équivalences. Cet accord a eu du moins le mérite, s'il n'était pas parfait du point de vue technique, de ne faire créditer l'Allemagne dans les années postérieures qu'à un prix anglais, (non pas le prix fob anglais, car jamais il n'a été possible d'user de la disposition du Traité de Paix qui prévoyait son application), qui était un prix-mine anglaise théorique.

Le malheur a été que même ce prix anglais, augmenté des frais de transports, fût trop élevé pour le prix courant du charbon sur le marché français. Il est inattendu, pour les profanes, de constater que la Convention de Cologne, qui consacrait, bien que la limitant, la perte régulière du Trésor sur les charbons, ait été accueillie avec soulagement.

La Convention de Cologne est, en effet, fondamentale en la matière. Nous avons retracé les circonstances qui facilitèrent sa conclusion. Il nous reste à indiquer que, quel qu'ait pu être le désir du K. S., de reprende directement contact avec la clientèle française, il aurait encore temporisé jusqu'à la fin du régime institué par le Traité de Versailles (10 janvier 1930), tant il avait avantage à bénéficier des dispositions de l'Annexe V, si des circonstances indépendantes de sa volonté et de celle du Gouver-

nement français, ne l'avaient nécessairement conduit à chercher, dans un accord contractuel, une issue à la situation ou il se trouvait à la fin de l'année 1926. Nous avons dit que le régime des licences institué par le décret du 26 juillet 1925, puis celui des autorisations qui lui succéda, avaient amené le K. S. à chercher des débouchés nouveaux ; nous avons dit aussi, que la grève anglaise, qui se déclara en juillet 1926, avait contraint la Direction des Mines à abandonner sa politique de contrôle des importations. La disparition des autorisations, due à la grève anglaise, permit au K. S. de prendre « commercialement » sur le marché français et le K. S.. Ce courant commercial établi, le K. S. commercial important s'établit de la sorte entre les consommateurs français et le K. S. Ce courant commercial établi, le K.-S. comprit qu'il ne pouvait plus revenir en arrière et devant l'imminence de la fin de la grève anglaise, il traita avec l'O. H. S.

Jusqu'ici nous n'avons guère été conduits à approuver sans réserves les accords qui ont régi les livraisons de charbons de Réparations et leurs négociateurs. Nous insisterons sur le changement de situation apporté à partir de janvier 1927, par la mise en vigueur de la Convention de Cologne. Ses avantages, en effet n'ont pas toujours été suffisamment aperçus, par les milieux tant charbonniers que gouvernementaux.

En premier lieu, la Convention de Cologne a permis la commercialisation véritable et totale, si l'on fait abstraction des 100.000 tonnes livrées mensuellement à Strasbourg, prévue par le plan des experts et que ni les Accords de Londres, ni le règlement Wallenberg n'étaient parvenus à mettre sur pied. Il ressort de l'examen de nos graphiques, comme nous l'avons déjà indiqué. que, à partir de janvier 1927, la plus grande partie des livraisons de Réparations s'est effectuée sous le régime de cette convention. Le K. S. acceptait expressément l'intermédiaire de l'Agent Général des Paiements et le contact direct était établi entre le vendeur allemand et l'acquéreur français.

Cette prise de contact direct entre le K. S. et l'acheteur

français nous bénéficiait, puisqu'elle nous faisait recevoir nos livraisons à meilleur compte, mais elle était surtout l'avantage accordé à l'Allemagne dont nous obtenions par ailleurs la contre-partie.

On se souvient que la plan des experts avait reconnu la nécessité de continuer les prestations en nature. La France avait, à Londres, souscrit à ce plan. D'autre part, elle avait besoin de ces prestations, dont les charbons constituaient l'essentiel; mais ces charbons coûtaient très cher au Trésor qui devait les rembourser à l'Agent Général des Paiements, au prix intérieur allemand, alors qu'ils avaient été écoulés au prix de la concurrence.

Il s'agissait donc de recevoir les charbons de Réparations, selon nos besoins, sans que le Trésor en pâtît. C'est ce qu'a réalisé la Convention de Cologne. Sous ce régime nouveau, la perte du Trésor était limitée à 1 mk 15 par tonne (1 mk 50 pour le coke). C'est un avantage considérable si l'on songe qu'en 1926, le Gouvernement avait dû suspendre en partie, en dépit des besoins de l'industrie, les livraisons de charbon pour réduire les pertes qu'elles lui occasionnaient. Mais la perte du Trésor, avant que la Convention de Cologne entrât en vigueur, le Gouvernement la subissait malgré lui, il n'en était pas le maître. Or, et c'est un troisième bienfait de la Convention de Cologne, à partir de 1927, le Gouvernement connait exactement les décaissements à effectuer par le Trésor. Ils sont proportionnés aux livraisons et les quantités à recevoir sont elles mêmes déterminées par l'O. H. S. qui fixe chaque trimestre la partie du programme de Réparations à effectuer sous le régime nouveau. Il en résulte pour le Gouvernement la disposition auprès de l'Agent Général des Paiements, d'un fonds de manœuvre qu'il peut grossir ou restreindre, suivant ses besoins.

La Convention de Cologne a été essentielle; il faut la considérer comme la base d'un état de choses nouveau; d'ailleurs depuis le 1er janvier 1927, jusqu'à la fin des Réparations, elle a régi, à la satisfaction générale, en dépit de circonstances défavo-

rables et de certaines hostilités intéressées, la plus grande partie des livraisons de charbons de Réparations.

*
**

Nous avons, à différents endroits de notre exposé, expliqué le mécanisme des livraisons, et indiqué les différents organismes qui ont eu à connaître de la question.

En premier lieu, nous trouvons la C. D. R.. Nous avons dit que la C. D. R. établissait les programmes, les notifiait à l'Allemagne et constatait leur exécution ou non exécution par celle-ci. La C. D. R. organisme interallié a su, en dépit de ses tiraillements intérieurs, garder à peu près un juste équilibre.

Au début peut-être, les programmes ne correspondaient pas exactement aux besoins de la France, ni à la capacité de paiement de l'Allemagne. Mais rapidement la C. D. R. a été en mesure de les établir sur des bases solides, et elle a usé avec mesure de son pouvoir de réduire les obligations que le Traité avait mises à la charge de l'Allemagne. S'il y a eu si loin entre ses programmes et leur exécution, on le doit à une cause générale qui déborde cet ouvrage : le manque de solidarité des Alliés et l'impuissance qui en découle à pouvoir exiger. La France s'est cependant montrée volontaire en 1920-1921-1923, et elle a agi seule quand il le fallait. Mais tout n'est pas d'agir, il faut encore voir clair. Or, notre confusion interne n'a jamais permis d'apercevoir nettement l'état de nos affaires.

Le B. N. C. ne doit pas recevoir trop de reproches, il n'a que peu survécu à la guerre ; ses opérations de compensation, si elles ont coûté fort cher, n'ont cependant pas été inutiles à la consommation. Mais, sans même parler des faits qui se sont déroulés pendant la période troublée ou il a vécu, il est incontestable que depuis la guerre nous n'avons jamais eu de politique charbonnière définie. Nous avons relevé l'insuffisance des études préliminaires aux négociations diplomatiques. Nous trouvons bien le même caractère aux principes qui ont présidé à la répartition

en France des charbons de prestations à leur écoulement. A aucun moment n'a été suivi un programme de longue haleine. Nous avons dit dans quelles circonstances était né l'O. H. S. Comment cet organisme, qui devait placer de pareilles quantités de combustibles, pouvait-il ne pas fonctionner d'une manière lourde ? L'O. S. H. a placé ses charbons comme il a pu, tantôt recherchant le concours des négociants, tantôt leur refusant tout contingent. Il n'avait pas le moyen de garantir des qualités ; quant aux prix appliqués à la consommation, ils suivaient le cours du marché, mais avec retard. Si on ajoute à celà les influences, grâce auxquelles certains consommateurs, tels les métallurgistes, non des moindres, puisqu'ils absorbaient en moyenne 56 % des charbons de prestations, obtenaient des prix trop spéciaux, on ne peut s'étonner que, sauf pendant les années 1919-1920-1921, le rendement ait été déficitaire.

L'O. H. S. n'y pouvait rien. Les Ministres des Travaux Publics se succédaient à une cadence rapide, chacun imposant ses décisions, chaque changement comportant l'exécution de promesses nouvelles.

Mais si dans le Ministère le plus intéressé, les Travaux Publics (l'O. H. S. en dépendait directement), la question du charbon a montré si peu de continuité, comment, vue de plus haut aurait-elle pu présenter une unité quelconque, étant donné que sans tenir contact ni liaison entre eux, plusieurs ministères s'occupaient des charbons, chacun prenant des décisions qui annihilaient celles des autres ?

Le Ministère des Finances ne témoignait que d'une inquiètude superficielle, tant que les pertes du Trésor ne se manifestaint que par un déficit de compte. Son inquiètude s'est fait plus profonde après le plan Dawes, quand il fallu payer effectivement. Un décret du 15 septembre 1925, avait bien institué un service des Prestations en Nature dans ce département. Mais les fournitures de charbon n'y avaient pas été rattachées. Il faudra attendre que vraiment les pertes soient trop considérables et que

les lamentations ne suffisaient plus à les faire admettre pour que les charbons de prestations soient arrachés aux Travaux Publics et que les Finances en prennent, en 1926, la direction.

Mais alors, le Ministère du Commerce proteste à son tour. Depuis des années, il poursuit des pourparlers avec le Gouvernement allemand, pour obtenir une convention douanière. L'occupation de la Ruhr les a retardés, le plan Dawes les a suspendus, le décret du 26 juillet 1925 a failli les rompre. Pourtant le charbon est un élément qui compte dans les échanges franco-allemands. Le Ministre des Affaires Etrangères qui doit donner à cet accord en gestion l'autorité des traités de Gouvernement à Gouvernement s'impatiente. Le charbon n'aura pas peu contribué à retarder la signature de ce traité de commerce qui ne sera paraphé qu'en août 1927, c'est-à-dire après que la Convention de Cologne aura donné un statut difinitif aux charbons de Réparations.

Ce manque de cohésion aurait pu sans aucun doute être évité. Non pas grâce au Comité Consultatif des Charbons. Celui-ci comprenant un nombre très élevé de membres, irrégulièrement réunis, était hors d'état de tracer une politique charbonnière qui fût nette et implacablement maintenue. Mais, la création d'une commission interministérielle, comprenant un délégué de chaque ministère intéressé, se réunissant ponctuellement, n'aurait-elle pas aplani toutes les divergences internes qui ont tant préjudicié aux intérêts généraux. N'aurait-elle pas permis à nos négociateurs de partir instruits des questions qu'ils prenaient la responsabilité de régler, et n'aurait-elle pas ainsi donné à l'extérieur l'impression d'une fermeté éclairée ?

Cette commission interministérielle a cependant été proposée. Mais soit apathie des gouvernants, soit antipathie de certains gouvernés, elle n'est jamais restée qu'à l'état de conception.

Voici maintenant les résultats en quantités et valeurs de l'exploitation par l'O. H. S. des charbons de Réparations.

En ce qui concerne les quantités, le tableau ci-dessous résumé les planches que l'on a rencontrées en cours de lecture.

Livraisons de combustibles allemands
de REPARATIONS
à la France, à la Belgique, à l'Italie et au Luxembourg
(Millions de tonnes)

Années	Quantités dues, d'après le Traité de Paix	Programmes des livraisons notifiés par la C. D. R.	Livraisons des combustibles « Réparations »
1920	38	24,8	17,9
1921	37,7	26,2	18
1922	36,7	22,1	18,1
1923	33,5	22	7,7
1924	30,7	19,3	20,8
1925	29,2	14,8	14,4
1926	28,3	15	15
1927	27,7	15,5	13,4
1928	27,6	17,9	16,1
1929-1930 (1)	28,3	16,9	14,1

Les livraisons effectuées à l'ensemble des Alliés donnent des coëfficients de satisfaction de :

respectivement au Traité de Versailles..... 48,95 %

aux décisions de la C. D. R..... 79,50 %

Les livraisons faites à la France seule s'expriment comme suit :

Livraisons de combustibles allemands
de REPARATIONS
à la France
(Millions de tonnes)

Années	Quantités dues d'après le Traité de Paix	Programmes des livraisons notifiés par la C. D. R.	Livraisons des combustibles « Réparations »
1920	21,9	18,9	14,3
1921	19,8	16,6	10,8
1922	17,3	13,4	11
1923	13,5	11,9	4,4
1924	10,2	8	12,1
1925	8,7	9,5	9,5
1926	7,8	10,1	10,
1927	7,2	11,6	9,5
1928	7,1	12	10,5
1929-1930 (1)	7,2	9,5	8,4

(1) Non compris les livraisons faites après le 10 janvier 1930 par l'intermédiaire de l'O. H. S., à titre commercial et qui se sont poursuivies jusqu'au 31 mars 1931.

Le coëfficient de satisfaction est, relativement aux dispositions du Traité de Versailles, de 83,26 % et aux décisions de la C. D. R. de 82,71 %.

Le déficit est, on le voit, beaucoup moins considérable en ce qui concerne la France qu'en ce qui concerne l'ensemble des Alliés. Pour la Belgique, l'Italie et le Luxembourg réunis, le rendement a été

par rapport au Traité de Versailles de 27,97 %

et aux programmes de la C. D. R. 76,42 %.

Cela tient au fait de notre priorité.

Les résultats financiers de la gestion de l'O. H. S. s'expriment dans le tableau suivant :

Valeur des livraisons de combustibles allemands et versements nets au Trésor

(Millions de francs) (1)

	Valeur Allemande	Versements nets au Trésor	%
1° *Réparations.* Sept. 1919 au 10 janv. 1923	1.895	3.055 (3)	161,2 %
2° *Occupation de la Ruhr.* 11 janv. 1923 au 31 août 1924	966	825	85,4 %
3° *Plans Dawes et Young.* 1er sept. 1924 au 10 janv. 1930	3.116	2.398	77,8 %
4° *Livraisons commerciales* (Convention de Cologne) (2) 1er janv. 1927 au 10 janv. 1930.	1.929	1.796	93,2 %
Ensemble.....	7.906	8.074	102,1 %

(1) La conversion des devises étrangères en francs a été effectuée au cours moyen de chacun des mois de livraisons.

(2) Non compris les valeurs des livraisons effectuées en exécution des contrats homologués par la C. D. R. (bassin d'Aix et Cologne).

(3) Les versements effectifs de l'O. H. S. pour cette période ont été de 3.122 millions de francs. Le chiffre ici mentionné tient compte du fait que les primes de l'Accord de Spa (67 millions), ont été payées en dehors de l'O. H. S. par la Caisse des Chemins de Fer de l'Etat.

Il résulte de son examen que seules les années 1919 à 1923 ont été lucratives. Le prix intérieur allemand était bas, la devise allemande aussi. La pénurie de charbon en France a permis une bonne exploitation.

Quant à la seconde période, l'abaissement de son rendement provient de ce que dans l'année 1923, les frais d'occupation et d'exploitation directe de la M. I. C. U. M. ont grevé lourdement les prix de revient.

Les réparations non commerciales, faites après la mise en vigueur du plan Dawes, sont, pour les raisons que nous avons expliquées, celles qui nous ont coûté le plus cher. Il faut voir là en grande partie l'effet, d'une part de la revalorisation de la devise allemande à partir de juin 1924, et d'autre part, de la chute du franc qui s'accuse dès 1925. La loi du 25 juin 1928 a , comme nous l'avons dit, sérieusement atténué ce déficit, qui, aux mauvaises heures de 1926, a atteint jusqu'à 60 francs par tonne.

Le déficit dû aux causes que nous avons énoncées n'intervient d'ailleurs pas seul dans l'établissement de ce rendement. Les pourcentages indiqués comprennent en outre la rémunération de l'O. H. S. (cf chap. II), les frais de gestion, les primes de l'accord de Spa, et à partir de 1926 les ristournes de 1 m. o. 15 par tonne de charbon, et 1 m. o. 50 par tonne de coke au K. S. prévues par l'accord de Cologne.

Les résultats totaux ne sont pas déficitaires, puisque les versements faits au Trésor finalement dépassent de 25.000.000 le montant de notre débit au compte Réparations.

Rappelons que les bénéfices réalisés pendant les premières années ont permis de combler le déficit des chambres de compensation du B. N. C. A la séance de la Chambre des Députés, du 17 janvier 1925, où fut voté le projet de loi instituant le Service des Prestations en Nature. M. Lamoureux, Rapporteur Général Adjoint de la Commission des Finances de la Chambre des Députés, qui avait fait établir un état des sommes recueillies par le Trésor français au titre des livraisons en nature, s'exprimait ainsi : « D'après cet état, le débit de la France au compte

« Réparations atteint, au 31 août 1924, 4.969.330 francs. Les som-
« mes encaissées par le Trésor du fait de ces livraisons s'élè-
« vent à 3.685.283.000 francs. En rapprochant ces chiffres, il
« aparaît que le Trésor français par rapport aux sommes dont
« nous sommes débités au compte Réparations subit une perte
« de 1.284.047.000 francs. Toutefois, il convient de souligner
« que le chiffre réellement obtenu par la liquidation des presta-
« tions en nature est sensiblement plus élevé que le chiffre versé
« au Trésor.

« En effet, si on se reporte à l'état précité, on aperçoit que
« la grosse perte subie par le Trésor, l'a été surtout sur les
« charbons. La perte subie de ce chef s'élève à 314 millions.
« Cette perte ne tient pas à une mauvaise vente des charbons.
« Bien au contraire, la vente des charbons a donné de gros béné-
« fices. Mais dans le produit de la vente une somme de 1.100 mil-
« lions a été appliquée en 1920 au compte « Péréquation ».
« D'autre part, il est dû au Trésor sur le produit de ladite vente
« 150 millions de factures arrièrées.

« Si donc nous appliquons ces 1.250 millions de francs au
« compte « Liquidation des Prestations en Nature » on s'aper-
« çoit qu'en réalité cette liquidation atteint le chiffre de 4.935
« millions de francs, ce qui fait une différence de 34 millions
« de francs seulement par rapport au compte débit de la France
« près de la C. D. R.

« 34 millions ? C'est proprement insignifiant sur une opéra-
« tion de cette envergure et de cette complexité. Cela repré-
« sente moins de 1 % ».

Ne nous attardons pas sur le jugement porté par M. Lamoureux sur cette reddition de compte. Il fallait convaincre son auditoire.

Si donc nous rajoutons les 1.100 millions, attribués au compte Péréquation, aux bénéfices réalisés en 1919-1920-1921, l'exploitation des premières années apparaît très satisfaisante. Mais, en revanche, les pertes des années postérieures à 1922, se montrent singulièrement lourdes, et donnent à regretter grandement l'absence de politique de prix que nous signalions.

Le tableau suivant explique comment l'exploitation des dernières années a pu réduire à néant les bénéfices réalisés en 1919-1920-1921.

Charbons de la Ruhr 20 à 25 % et prix de vente par l'O.H.S. départ Rotterdam pour les ports de la Manche (le plus élevé du tarif O. H. S.)

Dates	En marks	Au cours de	En francs la tonne	Frais de transport Ruhr Rotterdam	Total	Prix de vente O. H. S. en francs la tonne
1 Janvier 21	m. p. 198,4	100 mk 24,	47,60	13,70	61,30	125,
» 22	405,1	6.5	26,40	10,30	36,70	57,
» 23	22.763,»	0,125	28,50	13,60	42,10	56,
1 Janvier 24	m. or 20,60	1 mk. 4.85	99,90	Prix théoriques		73,
1 Juin 24	20,60	4,46	91,90	non appliqués (1)		73,
1 Janvier 25	14,75	4,42	65,20	24,90	90,10	73,
1 Juin 25	14, »	5,	70,	22,	92,	73,
1 Janvier 26	11,60	6,31	73,20	25,40	98,60	86,
1 Juin 26	14.75	8,09	119,30	39,	158,30	123,

Après 1926, le régime de l'Accord de Cologne a, comme nous avons dit, limité la perte de l'O. H. S. Mais le déficit, pour être atténué, a cependant continué d'exister.

Les rapports du Comité de Contrôle, institué auprès du Service des Prestations en Nature, indiquent les coëfficients de perte suivants pour le charbon.

Annuités :	*1er et 2e*	*3e*	*4e*	*5e*
	25 %	4,6 %	6 %	7 %

Les pertes ainsi accusées sont d'autant plus regrettables que le charbon constituait le principal élément des livraisons en nature. De l'examen de ces rapports du Comité de Contrôle,

(1) Le prix allemand indiqué n'a pas été payé. Après la cession de l'occupation de la Ruhr, l'Allemagne a été créditée à un prix forfaitaire, résultant de l'arbitrage de l'Observateur américain à la C.D.R. M. Perkins.

il ressort que le charbon entrait dans les résultats généraux des prestations en nature pour : (millions de m. o.)

Annuités :	1re	2e	3e	4e	5e
Charbon	189	240	212	178,1	195,8
Total	235	426	412,5	477,7	681,8

soit au total : 45 %.

*
**

Dans un dernier paragraphe, nous essayerons de donner un aperçu des transformations apportées par les charbons de Réparations au marché charbonnier actuel.

Notons tout d'abord que la consommation en France s'est accrue d'une façon considérable depuis 1913 (1).

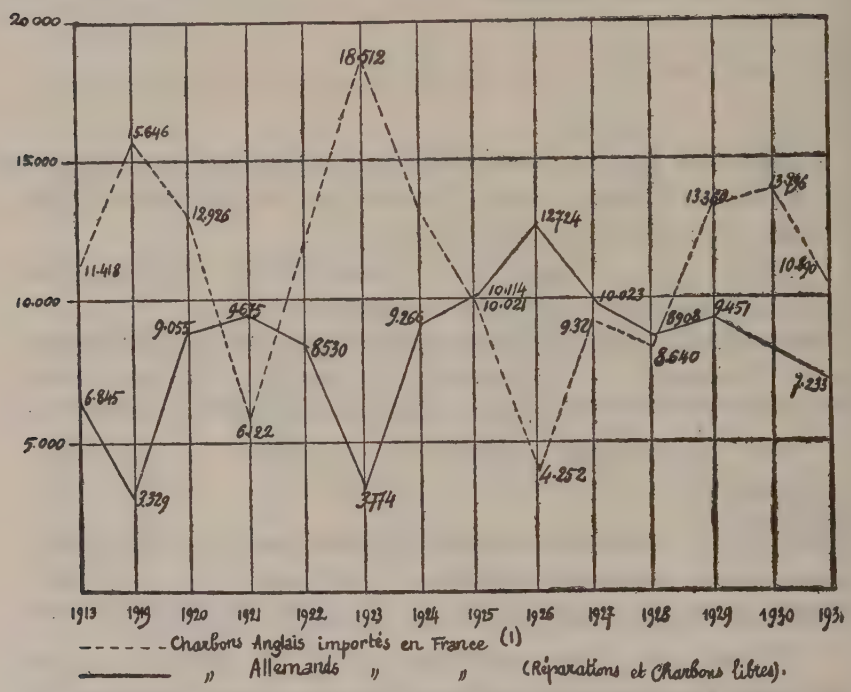
Production		Exportation	Importation	Consommation
1913	40.854.000	1.798.000	23.711.000	62.757.000
Moyenne quinquennale 1925-1929 (2)	52.158.146	2.931.000 (3)	31.483.000 (4)	80.700.146
1930 (2)	55.026.768	2.600.000 (3)	36.708.000 (4)	89.134.768

Remarquons d'abord que, depuis 1930, en raison de la crise qui pèse sur l'activité générale et se manifeste d'une manière angoissante dans l'industrie charbonnière, la consommation du charbon baisse dans des proportions notables. En 1931, l'importation avoisine le chiffre de 30.000.000 tonnes, en diminution par conséquence sur le chiffre de la moyenne quinquennale 1925-1929,

(1) Chiffres extraits du Rapport présenté à l'Assemblée Générale Ordinaire du Comité Central des Houillères de France, le 27 mars 1931.
(2) Y compris l'Alsace et la Lorraine.
(3) Non compris les exportations de la Sarre vers l'étranger.
(4) Y compris les charbons de Réparations, et les expéditions de la Sarre vers la France.

et sur l'année 1930. Parallèlement les mines françaises comprimment leur production.

Considérons cependant les chiffres d'importation de 1913 et de la moyenne des années 1925-1929. L'importation étant augmentée dans ces dernières de 8.000.000 tonnes, regardons quelles places tiennent respectivement dans ces chiffres les charbons anglais et allemands.



On est surpris de constater que dans l'ensemble les importations allemandes augmentent, tandis que baissent les importations anglaises. Prenons principalement les deux dernières années, les seules qui puissent être comparées à l'année 1913,

(1) Ces tonnages sont extraits de l'annuaire du Syndicat Central des Négociants Importateurs de Charbons en France. — Puisés dans les statistiques publiées par les Douanes, ils restent en dessous de la réalité, en ce qui concerne les importations allemandes. — Il arrive, en effet, fréquemment que les charbons en provenance de la Ruhr et arrivant par Anvers ou Rotterdam soient classés dans les importations belges ou hollandaises. — Pour 1926 l'erreur est manifeste, puisque, les livraisons de Réparations ont atteint 10 millions de tonnes, et que sans autorisation 4.850.000 tonnes supplémentaires ont pénétré en France.

puisqu'elles n'ont pas comporté de livraisons de Réparations, tous les charbons introduits en France l'ayant été sur contrats commerciaux. Remarquons d'abord que sur le total de ces deux années, l'importation anglaise n'a gagné en moyenne que 928.000 tonnes, soit un accroissement de 8,1%; l'importation allemande a, au contraire, progressé de 1.083.000 tonnes, soit un accroissement de 15,8%. Observons ensuite qu'en 1931, année de crise, l'Angleterre accuse une perte de tonnage de 500.000 tonnes sur 1913, année de prospérité, tandis que l'Allemagne marque au contraire une avance de 300.000 tonnes.

C'est là, la conséquence principale de toute la politique anglaise de ces dernières années.

L'Angleterre ignore d'une manière générale la solidarité politique. La solidarité mettrait à sa charge des obligations qui grèveraient le présent et l'avenir. Le traditionnel principe politique anglais « demain se débrouillera tout seul », exige l'indépendance la plus absolue. Il implique aussi le renoncement à l'organisation de l'avenir.

Ces données générales, personnalisme politique, politique à courtes vues expliquent, en matière charbonnière, comment les Allemands, nos ennemis, nos vaincus, nos débiteurs ont pris dans notre alimentation en combustible, la place qu'ils y occupent, alors que nos Alliés anglais, qui avaient toutes les facilités pour marquer des points dans la conquête de notre marché, n'ont pas progressé.

La politique anglaise, du bénéfice à réaliser dès qu'il se présente, a été à certains moments une politique d'abus. Pendant la guerre, le charbon destiné non seulement aux foyers français, mais à la défense commune nous a, ainsi que toute autre marchandise anglaise, été vendu très cher, trop cher. Jusqu'en 1920, les mines anglaises ont fait des bénéfices considérables. Pendant l'occupation de la Ruhr, alors que les importations de charbon allemand étaient tombées très bas, même politique de charbon trop cher. L'industrie française, qui cherche la régularité de ses prix de revient, est volontiers portée à ne pas s'attacher à un

fournisseur qui abuse de son prix dès que, par une situation de fait, il jouit d'un quasi-privilège.

Remarquons que, à l'opposé de la politique anglaise à courte vue, la politique charbonnière allemande de l'après-guerre a repris l'allure de celle qu'elle avait avant 1914. Politique de prix bas, réguliers. Politique de commerçants qui veulent s'imposer sur un marché.

Quelle eut dû être logiquement l'attitude de l'Angleterre pour ne pas perdre ses débouchés en France ? L'Angleterre aurait dû permettre un aménagement des livraisons allemandes, tel que jamais, ces livraisons ne perdissent leur caractère de Réparations, que jamais surtout elles ne revêtissent un caractère commercial, mettant en présence vendeurs allemands et acheteurs français.

Le résultat de la politique anglaise, dû tant à ses actes diplomatiques, qu'à l'attitude des vendeurs anglais, a été tout au contraire, que le problème du charbon ne pouvait après 1924, recevoir de solution, que commerciale.

C'est à Spa que s'est manifesté le désir de nous faire payer cher notre charbon, c'est la fameuse substitution du prix mondial au prix intérieur allemand, parce qu'à ce moment, le prix anglais était plus élevé que ce prix intérieur allemand.

On se souvient, en fin 1922, janvier 1923, de l'opposition officieuse et officielle du Gouvernement anglais à l'occupation de la Ruhr. Nous avons dit que l'occupation de la Ruhr par les Français avait été considérée en Angleterre comme une défaite nationale.

A aucun moment ni après la cessation de l'occupation de la Ruhr, ni en 1924 à Londres, ni dans les conversations postérieures, les Anglais ne nous ont permis de nous affranchir de la formule prix intérieur allemand ou prix anglais.

C'est cette obstination anglaise qui nous a contraint de converser avec les allemands, alors que normalement le Traité de Versailles eut dû nous permettre d'agir sans discussion préalable. C'est de ces conversations qu'est né l'accord de Cologne

et la commercialité véritable des prestations de charbon que le plan Dawes avait été impuissant à établir. L'Angleterre a ainsi été l'artisan de son dommage.

*
**

L'histoire des charbons de Réparations montre, par ses péripéties et ses résultats, que ses difficultés ont bien souvent dépassé la compétence de ceux qui ont eu à les résoudre. Les intérêts en jeu n'ont pas toujours été aperçus avec netteté. L'exécution même partielle des obligations de l'Allemagne a été pénible et incomplète. Seule l'Allemagne a su tirer profit de ces évènements. Ses débouchés s'en trouvent accrus, et sa dette est très réduite. Mais l'Allemagne était seule, elle était organisée et elle a eu une politique charbonnière placée dans le cadre de sa politique générale.

ANNEXES

ANNEXE I

Protocole du 25 décembre 1918 relatif à l'exécution de l'Article VI, cinquième alinéa des Conventions d'Armistice

Article I. § *1.* — Le Gouvernement allemand fera livrer par les mines, usines et établissements de la rive droite du Rhin les matières premières (charbon coke etc...) qui étaient normalement fournies pendant le 3e trimestre 1918, aux pays de la rive gauche du Rhin (Alsace-Lorraine, Sarre, Luxembourg, Pays-Rhénans) et pays occupés sur la rive droite. A cet effet, le Gouvernement allemand fera parvenir pour le premier janvier 1919 à la Commission d'Armistice à Spa les tableaux officiels de fournitures et de répartition des combustibles, à destination de ces pays pendant le 3e trimestre 1918.

Article II. — Fournitures à l'Alsace, la Lorraine, la Sarre, et au Grand Duché de Luxembourg.

COKES METALLURGIQUES.

§ 2. — Le tonnage quotidien à expédier de la rive droite du Rhin par voie de fer sur la Lorraine, et pour une faible partie par eau sur Strasbourg sera de :

13.700 (treize mille sept cents) tonnes par jour de calendrier, soit :

411.000 (quatre cent onze mille) tonnes par mois.

CHARBONS DIVERS.

§ 3. — Le tonnage quotidien à livrer par voie d'eau à quai Strasbourg et Lauterbourg, et par voie de fer sera de :

4.000 (quatre mille) tonnes par jour de calendrier, soit :

120.000 (cent vingt mille) tonnes par mois.

§ 4. — Pour pouvoir parer à des besoins urgents et en attendant l'arrivée des premiers bateaux, des expéditions par chemins de fer, jusqu'à concurrence de 60.000 (soixante mille) tonnes seront fournies en sus des quantités qui précèdent, en provenance des stocks de Kehl, Carlsruhe, Mannheim. Toutes dispositions utiles seront prises pour que ces 60.000 tonnes soient immédiatement rendues disponibles et réservées.

. . . . . .

ANNEXE II

Modus vivendi relatif au Protocole du Luxemboug

I. — La délégation allemande déclare que l'Allemagne veut, en exécution du Protocole de Luxembourg, faire des livraisons de charbon et de coke pour la rive gauche du Rhin autant qu'il lui est matériellement possible.

La délégation allemande désire spécifier que la note du 23 avril 1919, devrait être comprise dans ce sens.

II. — Le Gouvernement allemand reprendra immédiatement les livraisons de charbon, coke, minerais de manganèse et scories manganèsifères, en quantité aussi grande que possible.

III. — Dès que les livraisons ci-dessus auront commencé, le Gouvernement français s'engage à renvoyer immédiatement les wagons ainsi reçus, chargés à plein de minettes ; pour chaque tonne de coke reçue sur ces wagons, le Gouvernement français renverra une tonne 1/4 de minettes. Toutefois le montant minimum journalier de coke reçu ne sera pas inférieur à 6.500 tonnes, à moins que le montant total journalier de charbon et de coke expédié du bassin de la Ruhr ne soit inférieur à 100.000 tonnes ; auquel cas le minimum ci-dessus pourra être réduit proportionnellement.

IV. — Les représentants alliés désigneront sans délai un sous-comité chargé d'examiner avec les représentants allemands quelle quantité de lignite et de charbon peut être exportée des territoires occupés dans les territoires non occupés et dans les autres territoires, et d'examiner également les prix, le mode de paiement et les autres conditions.

V. — Si aucun arrangement satisfaisant ne peut être conclu sur les questions visées par la clause IV dans les quinze jours qui

suivront le commencement des expéditions, les termes du présent accord seront remis en discussion, mais pendant ce nouvel examen les livraisons continueront aux taux prévus par le présent accord.

Versailles, le 7 Mai 1919.

ANNEXE III

Protocole du 29 août 1919 au sujet des négociations relatives à l'exécution de l'Annexe V et de l'Article 236 du Traité de Paix

1° — Les Puissances Alliées et Associées estiment que l'Allemagne doit livrer en toutes circonstances au moins 20 millions de tonnes de charbon par an, et elles demandent que l'Allemagne commence immédiatement les livraisons, sans attendre la ratification du Traité de Paix. Il est entendu que ces fournitures compteront dans le total des livraisons définitives.

II° — L'Allemagne déclare que, d'après la conviction des experts professionnels, des livraisons importantes de charbon à l'Entente conduiront à un effondrement de la vie économique de l'Allemagne et compromettront par suite l'ordre public dans le pays. Elle propose de subordonner de telles livraisons à l'augmentation de la production.

Les Puissances Alliées et Associées font toutes réserves sur cette déclaration ; c'est en tenant compte de la situation générale actuelle de l'Allemagne qu'elles ont déterminé les chiffres provisoires auxquels elles se sont arrêtées.

III° — Les Puissances Alliées et Associées déclarent qu'elles soumettront à la Commission des Réparations, dès qu'elle sera constituée, le projet de résolution suivant :

La Commission des Réparations fixe comme suit les livraisons à faire par l'Allemagne, pour la période allant de la mise en vigueur du Traité de Paix, jusqu'au 30 avril 1920 :

1° — En tous cas une livraison mensuelle minima de 1.660.000 tonnes.

2° — Pour une production mensuelle supérieure à 9 millions

de tonnes et inférieure à 10.660.000, l'Allemagne augmentera ses livraisons de 3/5 de l'excédent de la production mensuelle par rapport à 9 millions.

3° — Pour une production mensuelle supérieure à 10.660.000 tonnes, l'Allemagne fera par mois une livraison de 2.600.000 tonnes, augmentée de 50 % de supplément de l'excédent de la production mensuelle au delà de 10.660.000 tonnes, le tout jusqu'à concurrence des chiffres maximum prévus au Traité de Paix.

Dans le cas où l'extraction mensuelle descendrait au-dessous de 9 millions de tonnes, la question serait examinée à nouveau par la Commission des Réparations, qui statuerait après avoir entendu le Gouvernement allemand.

4° — L'Allemagne déclare qu'elle va commencer immédiatement les livraisons de charbon.

5° — Les livraisons de coke et de charbon prévues au Protocole du Luxembourg rentreront, à dater du 1er septembre, dans l'ensemble des livraisons anticipées, et seront imputées, au point de vue du tonnage, sur les livraisons définitives, à la condition que celles-ci soient régulièrement effectuées.

6° — Pour toutes les livraisons à décompter au prix national allemand, les prix à appliquer aux livraisons anticipées seront les prix qui seront en vigueur en Allemagne dans le délai prévu pour les livraisons, après la mise en vigueur du Traité de Paix.

7° — En ce qui concerne les questions de transport, on s'en réfère aux décisions qui seront prises par la Sous-Commission des Transports, et aux accords à conclure dans les réunions des administrations des réseaux intéressés.

8° — Les Puissances Alliées et Associées prendront les mesures nécesaires pour assurer la liberté de circulation à travers es territoires occupés, du matériel roulant employé au transport des combustibles à livrer.

9° — Les Puissances Alliées et Associées prendront les mesures nécessaires pour que leurs représentants en territoires occupés laissent, à dater du 1er septembre au Commissaire des Charbons, la libre disposition de la production et le soin de la répar-

tition du combustible en territoire occupé. Le Commissaire des Charbons assurera la répartition des charbons dans les territoires occupés suivant les mêmes règles que dans le reste de l'Allemagne ; les droits de la Commission de la Rive Gauche du Rhin demeurent réservés.

10° — En ce qui concerne les pouvoirs du Commissaire des Charbons sur le charbon de la Haute-Silésie, les mesures à prendre seront conformes aux décisions de la Commission Européenne des Charbons.

11° — Il pourra être livré par l'Allemagne 100.000 tonnes de briquettes de lignite par mois, en remplacement de 100.000 tonnes de charbon.

12° — Les quantités de charbon de la Sarre que la France consentira à céder à l'Allemagne donneront lieu à des livraisons, par échange, de tonnage équivalent, qu'il s'agisse de fournitures aux régions occupées ou aux régions non occupées.

La France accepte, dès à présent un minimum de 100.000 tonnes.

13°. — Les Puissances Alliées et Associées donneront à l'Allemagne des facilités spéciales pour l'approvisionnement des districts miniers en vivre et matières premières et pour le paiement desdits objets dans les limites qui seront fixées par la Commission des Réparations.

14° — Les dispositions du présent protocole seront valables jusqu'à la décision de la Commission des Réparations, qui statuera sur les règles à appliquer ultérieurement.

Fait à Versailles, le 29 Août 1919.

Par autorisation du Comité d'Organisation
de la Commission des Réparations
Signé : Aron.

Deutsche Kriegslastenkommission
Signé : Schmitt.

ANNEXE IV

Protocole de Spa

1° — Le Gouvernement allemand s'engage, à partir du 1er août 1920 et pour les six mois à suivre, à mettre, chaque mois à la disposition des Alliés, deux millions de tonnes de charbon, quantité approuvée par la Commission des Réparations.

2° — Les Gouvernements alliés porteront au compte des Réparations la contrevaleur de ce charbon, venant par voie ferrée ou par eau, évalué au prix intérieur allemand, conformément au Traité de Versailles.

En outre, comme contrepartie de la faculté reconnue aux Alliés de se faire livrer des charbons classés et qualifiés, une prime de cinq marks-or par tonne payable en espèces par la partie prenante, sera affectée à l'acquisition de denrées alimentaires pour les mineurs allemands.

3° — Quant à la durée des livraisons de charbon, les dispositions du Protocole du 11 juillet 1920, relatives au contrôle, seront mises immédiatement en vigueur.

4° — Il sera conclu, sans délai, entre les Alliés, un accord sur la répartition de la production des charbons de la Haute Silésie, par une commission auprès de laquelle l'Allemagne sera représentée.

Cet accord sera soumis à l'approbation de la Commission des Réparations.

5° — Il sera réuni sans délai, à Essen, une commission où les Allemands seront représentés.

Son objet sera de rechercher par quels moyens peuvent être améliorés les conditions de vie des mineurs, au point de vue de

la nourriture et de l'habillement, et en vue d'une meilleure exploitation des mines.

6° — Les Gouvernements alliés se déclarent prêts à consentir à l'Allemagne, pendant la période des six mois envisagés pour la fourniture des charbons, une avance dont le montant sera égal à la différence entre le prix fob d'exportation du charbon allemand dans les ports allemands, ou le prix d'exportation anglais fob dans les ports anglais, et en tout cas, le plus bas de ces prix.

Ces avances seront faites en conformité du Traité de Versailles. Elles seront d'une priorité absolue sur toutes les autres créances des Alliés vis à vis de l'Allemagne.

Les avances seront faites à la fin de chaque mois suivant le nombre de tonnes livrées et le prix moyen du charbon pendant cette période.

Des avances seront faites en acomptes par les Alliés dès la fin du premier mois, sans attendre les chiffres exacts.

7° — Si à la date du 15 novembre 1920, il était constaté que le total des livraisons d'août, septembre et octobre 1920, n'a pas atteint six millions de tonnes, les Alliés procéderaient à l'occupation d'une nouvelle partie des territoires allemands : région de la Ruhr ou toute autre région.

Spa, 16 juillet 1920.

Ce texte est complété par une annexe ainsi établie :

1° — Une délégation permanente de la Commission des Réparations sera installée à Berlin. Elle aura pour mission de s'assurer, par les moyens suivants, que les livraisons de charbon prévues par l'arrangement du 15 juillet 1920 soient effectuées.

Les programmes de répartition générale de la production, avec détails de provenance et de qualité, d'une part, et les autres programmes destinés à assurer les livraisons aux Puissances alliées, d'autre part, seront établis par les autorités allemandes compétentes, et soumis par elles au visa de la dite délégation,

dans un délai convenable, avec leur transmission aux organismes d'exécution.

2° — Aucune modification dans les dits programmes qui serait susceptible d'entraîner une réduction dans les livraisons aux Alliés, ne pourra entrer en vigueur sans le visa de la délégation de la Commission des Réparations à Berlin.

La Commission des Réparations, à qui le Gouvernement allemand devra périodiquement rendre compte de l'exécution, par les autorités compétentes, des ordres donnés pour les livraisons aux Alliés, signalera aux Alliés toute infraction aux principes ci-dessus adoptés.

ANNEXE V

Accords de Wiesbaden

CHAPITRE IV. — CHARBONS

Le Gouvernement allemand se déclare prêt à accepter et le Gouvernement français proposera à l'approbation de la Commission des Réparations, les dispositions suivantes :

I

Les Gouvernements français et allemand sont d'accord sur l'interprétation à donner au paragraphe 6 de l'Annexe V à la Partie VIII du Traité de Versailles, en ce qui concerne les règles de fixation des prix à appliquer aux livraisons de charbon effectuées par Rotterdam, Anvers, Gand ou tous autres ports non allemands. Ces règles sont celles définies par l'alinéa a) dudit paragraphe 6.

Les prix pour les ressortissants allemands visés à l'alinéa a) du paragraphe 6 sont ceux payés par les gros consommateurs allemands, soit, dans les conditons actuelles de la législation allemande, les prix publiés par le *Reichkohlenverband*.

Les conditions de livraison seront déterminées par analogie avec celles en vigueur pour les gros consommateurs allemands. En particulier les charbons seront reçus à la mine pour les expéditions par fer, et aux ports du Rhin ou du Rhin-Horne-Kanal pour les expéditions par eau.

Les Administrations de Chemin de fer admettront comme exacts, pour les charbons dont elles ont à assurer le transport, les

poids tels qu'ils résultent des pesées aux mines ou aux ports de transbordement par fer.

II

L'Allemagne déclare qu'elle n'accepte l'interprétation ci-dessus indiquée pour le paragraphe 6 de l'Annexe V qu'en ce qui concerne les livraisons à faire à la France ; elle se réserve d'examiner la situation particulière de chaque Puissance intéressée.

III

Les Gouvernements français et allemands approuvent l'accord ci-annexé intervenu les 3-20 septembre 1921, entre l'Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, et le Rheinisch-Westphalisches-Kohlen Syndicat, au sujet du transport par eau des charbons de réparation destinés à la France.

IV

L'Allemagne pourra exporter toutes quantités de charbons, pourvu qu'elle exécute intégralement les programmes des livraisons au titre de l'Annexe V ; tels qu'ils auront été arrêtés par la Commission des Réparations, tant en ce qui concerne les qualités que les quantités.

Ce droit pourra s'exercer séparément pour chaque catégorie de combustible d'un même bassin, étant entendu qu'en dehors des cokes et des briquettes, on considérera comme faisant partie d'une même catégorie tous les charbons qui ne se différencient que par des opérations de transformation (triage, criblage, lavage).

En ce qui concerne les briquettes, l'exportation sera libre pour l'Allemagne quand elle aura livré : d'une part, les quantités de briquettes stipulées dans les programmes de la Commssion des Réparations, et d'autre part, les quantités de fines à briquettes prévues dans ces mêmes programmes, mais seulement dans la li-

mite des quantités de fines qui ont été demandées jusqu'à ce jour.

Le droit d'exportation ainsi reconnu à l'Allemagne ne modifie en rien les pouvoirs que possède la Commission des Réparations de différer ou d'annuler les quantités de charbons non livrées par l'Allemagne.

L'Allemagne pourra également exporter toutes les qualités et quantités de charbon figurant aux programmes arrêtés par la Commission des Réparations, et à la livraisons desquelles le pays bénéficiaire viendrait à renoncer.

Dans les deux cas envisagés ci-dessus, l'Allemagne versera à la Commission des Réparations, dans les formes et conditions agréées par cette dernière, et à valoir sur les paiements définis par l'article 4 de l'Etat des Paiements, la valeur des exportations effectuées, calculée aux prix intérieurs allemands sur le carreau de la mine, définis comme il a été dit à l'article 1er ci-dessus, alinéa 2.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux contrats d'exportation passés avant le 1er juillet 1921, et homologués par la Commissions des Réparations, lesquels continueront à s'exécuter suivant la teneur de leurs clauses respectives.

V

Les Puissances alliées s'engagent à n'utiliser les charbons livrés par l'Allemagne en exécution de l'Annexe V que pour leurs propres besoins et ceux de leurs colonies ou protectorats, en s'interdisant pour elles-mêmes et leurs acheteurs, de céder ces charbons à d'autres pays.

Dans le cas où l'Allemagne ne livrerait pas aux prix intérieurs allemands, les quantités de coke et fines à coke nécessaires pour assurer les besoins de la métallurgie de la Sarre, la France se réserve d'affecter à ses besoins une partie de ses charbons de Réparations.

VI

L'Allemagne pourra affecter à l'exécution éventuelle des contrats d'avant-guerre, maintenus par le Gouvernement français, en application de l'article 299 du Traité de Versailles, un maximum de 150.000 tonnes par mois, à valoir sur les contingents alloués à la France par les programmes de la Commission des Réparations.

Pour les combustibles qui seront ainsi livrés, en exécution des contrats d'avant-guerre, la France ne sera débitée que des sommes qu'elle encaissera réellement à l'occasion de ces livraisons, et que l'Allemagne fera verser par les réceptionnaires à l'Office des Houillères Snistrées au Compte du Trésor français. Ces versements comporteront, outre la valeur spécifiée aux contrats d'avant-guerre des quantités réellement livrées pour l'exécution de ces derniers, toute indemnité qui serait allouée à la partie allemande, soit par accord amiable, soit par décision du Tribunal Arbitral Mixte. L'Allemagne sera créditée des mêmes sommes.

VII

Il est entendu que dans tout ce qui précède, on entend sous la dénomination de « charbon », les combustibles de toutes catégories à livrer par l'Allemagne, à l'exception des dérivés du charbon, visés au § VIII de l'Annexe V à la Partie VIII du Traité de Versailles.

ANNEXE VI

Plan Dawes et Accords de Londres

RAPPORT DU PREMIER COMITE D'EXPERTS

XI. — *Livraisons en nature.*

Nous avons accordé une attention spéciale à la situation des livraisons en nature.

Au point de vue de leur effets financiers, les livraisons en nature ne se distinguent pas en réalité des paiements en espèces, et elles ne peuvent à la longue dépasser l'excédent réel et exportable de la production allemande par rapport à la consommation, sans qu'il en résulte une perturbation des changes ou la nécessité de recourir à des emprunts extérieurs.

Ceci précisé, nous devons rappeler que :

1° — Les livraisons en nature sont prévues par le Traité;

2° — Elles constituent à l'heure actuelle, un élément indispensable au point de vue économique pour plusieurs des Puissances alliées, et elles ne sauraient disparaître entièrement sans qu'il en résulte pour elles de graves embarras.

3° — Si l'on n'en augmente pas démesurément le montant, elles peuvent constituer un stimulant pour la productivité de l'Allemagne, et par conséquent, contribuer à accroître l'excédent de sa balance commerciale.

4° — Elles peuvent aussi contribuer à éviter que cet excédent ne soit absorbé d'abord par les placements des particuliers allemands à l'étranger, et tendent ainsi à faciliter les transferts et à donner au Alliés une priorité pour l'utilisation de l'excédent de la balance des comptes.

En conséquence, nous reconnaissons la nécessité de continuer

les livraisons en nature. Nous croyons, toutefois, qu'elles tendent à revêtir un caractère anti-économique si on ne les limite pas aux productions naturelles de l'Allemagne, telles que celles qui sont spécifiquement visées par le Traité (coke, charbons, matières colorantes etc...) et aux exportations qui n'entraînent pas l'importation préalable de matières premières, représentant un pourcentage important de leur valeur.

Dans les deux premières années de l'application du projet, les moyens financiers dont on dispose sont si restreints, qu'il y aura une limitation automatique des livraisons, mais, dans la période ultérieure, il faudra, si l'on veut éviter des difficultés de change, que le programme soit soigneusement étudié à l'avance, d'une façon périodique par la Commission des Réparations en liaison avec le Comité dont il est parlé au chapitre XIII.

Nous parlons, plus loin, de la nécessité de dépenser presque exclusivement en Allemagne, les sommes disponibles pour les paiements du Traité en 1924-25, et en 1925-26. Dans ces conditions, les Gouvernements alliés examineront sans doute s'il n'est pas opportum de conserver la pratique actuelle d'après laquelle les dépenses des armées d'occupation sont imputées par priorité sur le produit des livraisons en nature, faites aux Gouvernements dont dépendent ces armées.

Chaque fois que nous avons parlé dans ce rapport des payements pour les livraisons en nature, notre intention était de comprendre dans ces termes les payements de l'Allemagne par application du « Reparation Recovery Act. ».

ANNEXE N° 6
au RAPPORT DU PREMIER COMITE D'EXPERTS

Restriction aux achats des Alliés

V. — Les produits fournis par l'Allemagne aux pays alliés, conformément au paragraphe IV a) ci-dessus et payés par l'inter-

médiaire de la Banque, ainsi qu'il est dit plus haut, devront être destinés à l'usage exclusif du pays destinataire, pour la satisfaction de ses besoins internes, y compris ceux de ses colonies et dépendances. Les marchandises ainsi livrées ne devront pas être réexportées par le pays destinataire, sauf accord entre le Gouvernement allemand et le Comité des Transferts agissant à l'unanimité.

PROTOCOLE FINAL
DE LA CONFERENCE DE LONDRES

ACCORDS ENTRE LES GOUVERNEMENTS ALLIES ET LE GOUVERNEMENT ALLEMAND CONCERNANT L'ARRANGEMENT DU 9 AOUT 1924, ENTRE LE GOUVERNEMENT ALLEMAND ET LA COMMISSION DES REPARATIONS.

ANNEXE 2. — Clause 2.

Le Gouvernement allemand déclare :

a) qu'il reconnait que le Comité des Transferts est libre, compte tenu des conditions du Rapport des Experts, d'employer les fonds à sa disposition au paiement des livraisons effectuées dans les conditions habituelles du commerce, de toutes marchandises et services prévus par les programmes établis de temps à autre par la Commission des Réparations après consultation du Comité des Transferts ou par la Commission arbitrale prévue à l'alinéa d) ci-après, y compris en particulier le charbon, le coke, les matières colorantes et toutes autres marchandises spécialement prévues dans le Traité de Versailles, même après exécution des obligations dudit Traité, relatives à ces marchandises ;

b) qu'il reconnait que les programmes établis par la Commission des Réparations, après consultation du Comité des Transferts, ou par la Commission Arbitrale prévue à l'alinéa *d)* ci-après, en vue des livraisons à effectuer dans les conditions

habituelles du commerce, ne sont pas soumis, quant à la nature des produits, aux restrictions établies par le Traité de Versailles pour les livraisons que la Commission des Réparations peut exiger de l'Allemagne, en vertu de celui-ci ; toutefois, ces programmes seront établis en tenant compte des possibilités de production de l'Allemagne, des conditions de son approvisionnement en matières premières, et de ses nécessités intérieures, pour autant que cela sera nécessaire au maintien de sa vie sociale et économique, et en tenant compte également des limitations fixées par le Rapport des Experts.

c) qu'il facilitera autant que possible, l'exécution des programmes de toutes les livraisons, soit en vertu du Traité, soit en vertu du Rapport des Experts, au moyen de contrats commerciaux passés dans les conditions commerciales habituelles ; en particulier qu'il ne prendra ni permettra de prendre aucune mesure qui aurait pour conséquence de rendre impossible l'obtention des prestations dans les conditions commerciales habituelles.

Les Gouvernements alliés prennent, d'autre part, chacun pour ce qui le concerne, l'engagement d'empêcher, autant que possible, la réexportation des produits reçus en prestation de l'Allemagne, sauf dans les conditions prévues dans l'article V de l'Annexe 6 du Rapport des Experts.

d) Le Gouvernement allemand déclare, en outre, qu'il accepte les dispositions supplémentaires suivantes, en ce qui concerne la fixation et l'exécution des programmes pour les livraisons de certains produits énumérés ci-dessous, après exécution des obligations du Traité relatives à ces produits.

1° — A défaut d'accord sur les programmes de livraison de ces produits, entre les membres de la Commission des Réparations ou entre la Commission des Réparations statuant à l'unanimité et le Gouvernement allemand, ces programmes seront établis pour des périodes à fixer par le Comité Spécial prévu par la clause 3 du présent accord, en tenant compte des usages normaux du commerce, par une commission de trois arbitres indépendants et impartiaux. Les membres de cette Commission Arbitrale seront désignés à l'avance pour une période déterminés par accord

entre la Commission des Réparations statuant à l'unanimité et le Gouvernement allemand, ou à défaut d'accord, par le Président en exercice de la Cour Permanente de Justice Internationale de La Haye. Le Président de cette Commission sera un citoyen des Etats-Unis d'Amérique.

2° — Pour la fixation des programmes, la Commission Arbitrale tiendra compte des possibilités de production de l'Allemagne, des conditions de son approvisionnement en matières premières, et de ses nécessités intérieures, pour autant que cela sera nécessaire au maintien de sa vie sociale et économique, ainsi que des conditions prévues par le Rapport des Experts. Elle ne dépassera pas d'autre part les limites indiquées par le Comité des Transferts, en vue du maintien du change allemand.

3° — La décision de la Commission Arbitrale, fixant les programmes, sera définitive.

4° — Les Gouvernements alliés ou leurs ressortissants s'efforceront d'obtenir la livraison des quantités totales fixées par les programmes au moyen de contrats commerciaux directs avec les fournisseurs allemands.

5° — Si un Gouvernement allié considère que lui-même ou ses ressortissants n'ont pas pu passer de tels contrats commerciaux pour les quantités totales du programme, par suite de mesures de discrimination de parti pris ou d'obstruction de parti pris de la part du Gouvernement ou des ressortissants allemands, il pourra soumettre une réclamation motivée à la Commission Arbitrale, et celle-ci, après avoir entendu les parties, décidera en équité, en tenant compte des conditions stipulées à l'alinéa 2° ci-dessus, s'il y a eu en effet des mesures de discrimination de parti-pris ou d'obstruction de parti-pris de la part du Gouvernement ou des fournisseurs allemands.

6° — Si la Commission Arbitrale prend une décision affirmative, elle exigera du Gouvernement allemand qu'il assure les livraisons de telles quantités fixées par elle, aux conditions qu'elle déterminera, notamment en ce qui concerne les prix.

7° — Tous les litiges auxquels donneraient lieu l'interpréta-

tion des décisions de la Commission Arbitrale, lui seront déférés pour jugement en dernier ressort.

8° — Rien dans la présente clause n'affecte en aucune manière les pouvoirs du Comité des Transferts, tels qu'ils sont définis au Rapport des Experts.

La procédure prévue ci-dessus sera appliquée aux produits suivants :

1° — Houille, coke, briquettes de lignite.

. . . . . .

Clause 3

Le Gouvernement allemand accepte la constitution d'un Comité Spécial de six membres au plus, comprenant un nombre égal de représentants alliés et allemands, qui seront respectivement nommés par la Commission des Réparations et le Gouvernement allemand, et qui s'adjoindront, en cas de désaccord, un membre supplémentaire de nationalité neutre, nommé d'accord entre les membres alliés et allemands, ou à défaut d'accord par la Commission des Réparations. Ce comité sera chargé :

1° — de déterminer les modes de passation des commandes et les conditions d'exécution des prestations en nature de façon à assurer leur bon fonctionnement, en se rapprochant autant que possible des usages ordinaires du commerce.

2° — d'étudier les meilleurs moyens de rendre efficaces les engagements qui auront été pris par le Gouvernement allemand, conformément aux paragraphes *c)* et *d)* de la clause 2 du présent accord, en prévoyant, notamment, le renvoi à un arbitrage de tous les désaccords qui pourraient se manifester à ce sujet, entre les parties intéressées, la décision de l'arbitre ou des arbitres devant être obligatoire pour ces parties.

3° — d'examiner les meilleurs moyens d'appliquer les dispositions du Rapport des Experts relatives à la limitation des livraisons à celles qui ne revêtent pas un caractère anti-économique, et de recommander les mesures à prendre contre toute per-

sonne qui enfreindrait la prohibition de la réexportation des livraisons.

Les membres de ce comité peuvent être aidés par tels experts qu'ils jugeront nécessaires.

Les travaux de ce comité ne devront, en aucun cas, retarder la mise en application du plan des Experts et ses décisions ne devront empiéter en quoi que ce soit, sur les attributions du Comité des Transferts, qui sera institué en vertu dudit plan. Ses décisions devront, en conséquence, être approuvées par la Commission des Réparations et par le Comité des Transferts (en ce qui le concerne) avant d'être mises à exécution. Il est entendu que les conclusions de ce comité ne seront pas modifiées sans le consentement du Gouvernement allemand.

ANNEXE VII

Règlement relatif aux Prestations en nature.

ANNEXE 4

REGLEMENT PARTICULIER POUR LES CHARBONS COKES & LIGNITES.

1 — Les programmes des livraisons de charbons à faire en exécution de l'Annexe V à la Partie VIII seront fixés par la Commission des Réparations...

2 — Les contrats commerciaux conclus conformément à la décision C.S.L.N. 28 du Comité Spécial viendront en déduction des tonnages à livrer figurant aux programmes globaux trimestriels dont il est question ci-dessus...

4 — La réexportation des combustibles de réparations tels qu'ils ont été reçus, est interdite....

ANNEXE 7

EXTRAITS DES PROCES VERBAUX.

7me séance (21 novembre 1924)

Exécution des programmes de l'Annexe 5.

C.S.L.N. 28, le Comité se met d'accord sur le texte suivant :

« Le Comité Spécial a été saisi de la proposition suivante « relative à l'exécution des livraisons de charbon, pendant la

« période de validité de l'Annexe V à la Partie VIII du Traité « de Versailles.

1 — Les programmes des livraisons de charbon à faire en conformément aux dispositions du paragraphe 10 de l'Annexe V, et après consultation du Comité des Transferts, pourront être exécutés par les Gouvernements alliés ou leurs ressortissants au moyen de contrats commerciaux passés dans les conditions habituelles du commerce, c'est-à-dire pouvant comporter (en ce qui concerne les qualités, le mode et le lieu de livraison ; le transport jusqu'au lieu de livraison, le prix et le mode de paiement etc...) toutes les conditions qui seront librement débattues entre les parties, sous réserve de l'approbation des contrats, conformément à la procédure à établir pour cette approbation.

« La partie des programmes qui n'aura pas fait l'objet de tels contrats commerciaux sera exécutée conformément aux dispositions de l'Annexe V et aux règles qui seront arrêtées par le Comité Spécial.

« Le Gouvernemend allemand sera dégagé de toute obligation, aux termes de l'Annexe V, pour ce qui concerne les quantités couvertes par les contrats commerciaux approuvés.

ANNEXE VIII

Convention de Cologne

Les représentants soussignés de Reinisch Westphalische Kohlen Syndikat, d'une part, et de l'Office des Houillères Sinistrées, d'autre part ;
s'engagent à recommander aux Gouvernements allemand et français l'approbation des dispositions qui suivent.

Celles-ci leur paraissent susceptibles de constituer un règlement amiable de certains différends actuellement en instance ; sans toucher aux droits du Gouvernement français de recourir au régime de l'Annexe V à la Partie VIII du Traité de Versailles pour les livraisons de charbon, elles sont de nature à intensifier, suivant les sommes disponibles au titre des prestations en nature et les besoins de la consommation française, les livraisons de charbon allemand en France.

I

Le Kohlen Syndikat déclare accepter que le règlement de ces ventes y compris le transport jusqu'à la frontière allemande ou jusqu'au navire de mer, puisse être effectué par l'intermédiaire de l'Agent Général des Paiements.

A cet effet il s'engage à prendre toutes dispositions nécessaires vis-à-vis de ses revendeurs et de ses clients directs.

Toutefois, ce mode de règlement demeure, pour les transports rhénans effectués sous pavillon français dans la mesure indiquée au § VI ci-dessous, soumis à l'approbation préalable de la Commission des Réparations et de l'Agent Général.

II

L'Office des Houillères Sinistrées fixera chaque trimestre au Kohlen Syndikat la part du programme des Réparations qui devra être effectuée par ce dernier au moyen de livraisons libres dans les conditions habituelles du commerce et payées par l'intermédiaire de l'Agent Général des Paiements, et le cas échéant celle qui sera effectuée dans les conditions prévues dans l'Annexe V à la Partie VIII du Traité de Versailles. Les tonnages faisant l'objet de commandes au titre de l'Annexe V ne pourront avoir pour effet de réduire le tonnage des contrats libres incorporé dans le programme du trimestre précédent ; toutefois aussi longtemps que le régime actuel des livraisons sur le Rhin-amont sera maintenu, le Kohlen Syndikat mettra à la disposition de l'Office des Houillères Sinistrées un tonnage moyen mensuel de 100.000 tonnes à expédier sous ce régime.

III

Le tonnage faisant l'objet de livraisons libres payées par l'Agent Général des Paiements donnera lieu en faveur du Kohlen Syndikat à une bonification de 1 mk 15 par tonne de charbon et de 1 mk 50 par tonne de coke.

Ce tonnage sera couvert par un contrat commercial portant sur le tonnage du trimestre ou par trois contrats mensuels qui seront soumis à l'approbation de la Commission des Réparations dans les délais prévus au § 2 de l'Annexe IV du Règlement des Prestations en Nature.

IV

L'Office des Houillères Sinistrées centralisera tous les payements à recevoir par le Kohlen Syndikat pour ses ventes en France. Il lui adressera les traites prévues au Règlements des

Prestations en Nature, en vue de règlement du contrat précité par l'Agent Général. L'Office des Houillères Sinistrées transférera directement au Kohlen Syndikat l'excédent des sommes reçues en son nom ; sur ces sommes, il retiendra toute part payable par l'intermédiaire de l'Agent Général et remettra au Kohlen Syndikat les certificats de prélèvement contresignés par un représentant du Gouvernement français accrédité auprès de l'Agent Général, nécessaires au remboursement par celui-ci de la contre-valeur du prélèvement.

V

Le contrat passé par l'Office des Houillères Sinistrées sera établi sur la base du prix moyen des combustibles expédiés en France le trimestre précédent ; y compris le transport jusqu'à la frontière allemande ou le navire de mer, et la bonification prévue au paragraphe III.

Le Kohlen Syndikat et l'Office des Houillères Sinistrées s'engagent à donner, sur sa demande, à la Comission des Réparations, toutes indications et justifications sur le mode d'établissement de ce prix, et sur les quantités réellement livrées en application de leur contrat.

VI

Les transports par la voie du Rhin des combustibles vendus en France par le Kohlen Syndikat seront répartis entre le pavillon allemand et le pavillon français sur le Rhin-amont dans la proportion de 45 % contre 55 % et sur le Rhin-aval dans la proportion de 80 % contre 20 %.

A cet effet, le Kohlen Syndikat mettra à la disposition de l'Office des Houillères Sinistrées à Duisbourg-Ruhrort, les marchandises de la part française, dans les conditions générales de l'accord de Wiesbaden et du Règlement des Prestations en Nature. Pour ces marchandises, le prix à décompter à Duisbourg-

Ruhrort, résultera du prix de vente, fob port de mer ou cif port du Rhin, diminué des frais de transport. Ces derniers seront calculés sur la base des contrats généraux du Kohlen Syndikat ou, à défaut, suivant les cours du marché.

VII

Le présent accord entrera en vigueur le 1er décembre 1926. A titre transitoire, le Kohlen Syndikat fera sur les sommes à recevoir par lui pour les livraisons effectuées à la France, au titre de l'Annexe V du Traité, pendant les mois d'octobre et novembre 1926 une réduction forfaitaire de 450.000 marks.

L'Office des Houillères Sinistrées et le Kohlen Syndikat sont d'accord, dès à présent pour ne pas modifier jusqu'à nouvel ordre le régime actuel des livraisons sur le Rhin-amont.

VIII

Les Gouvernements allemand et français renoncent à poursuivre les instances en cours devant le Tribunal arbitral institué par le titre XI du Règlement des Prestations en Nature, la Commission des Réparations ou le Comité des Transferts en vue du règlement de tous les différends intérressant le Kohlen Syndikat postérieurs au 1er novembre 1924, et en particulier :

du côté français :

a) l'incorporation par le Kohlen Syndikat des contrats commerciaux dans le programme des Réparations ;

b) l'application du prix du Reichanzeiger comme prix intérieur allemand pour toutes les livraisons postérieures au 1er novembre 1924, sauf accords particuliers.

du côté allemand :

le remboursement par l'Agent Général des sommes que le Reich serait amené à verser au Kohlen Syndikat du fait du jugement du « Reichswirtschaftsgericht » du 25 juin 1926.

De plus, le Kohlen Syndikat renonce à toute action contre

ceux de ses adhérents ou revendeurs qui auraient accepté des paiements par l'Agent Général avant la conclusion du présent accord.

Il est bien entendu toutefois, que la renonciation du Gouvernement français à poursuivre ces instances, n'engage en rien celui-ci, si des instances analogues sont engagées par des Gouvernements alliés. Mais les décisions qui interviendraient à ce sujet n'auraient pas d'effet pour les livraisons de charbon à la France.

IX

La présente convention est valable jusqu'au 1er juillet 1927. Elle devra à cette date donner lieu à confirmation de la part des deux parties. Elle pourra être dénoncée avec un préavis de trois mois en cas de modification du régime légal des charbons en Allemagne, (en particulier fin du régime prévu par l'Annexe V à la Partie VIII du Traité de Versailles ou modifications du « Reichskohlenwirtschaftsgesetz ») au cas où des restrictions seraient apportées par la France au régime d'importation des charbons du Kohlen Syndikat ou par le Gouvernement allemand au régime d'exportation vers la France de ces charbons et à l'expiration du contrat constitutif du Kohlen Syndikat (31 mars 1930).

A Cologne, le 20 octobre 1926.

Les Directeurs du Reinisch Westphalische
Kohlen Syndikat,
Signé : Janus, Herbig, Russel.

Le Directeur de l'Office des Houillères Sinistrées,
Signé : Le Normand.

Les experts soussignés qui ont pris part à l'établissement de la Convention ci-dessus déclarent en leur nom personnel approuver sa teneur et s'engagent à recommander son approbation à leurs Gouvernements respectifs.

Signé : A. Mayer. Signé : Pasel.

Annexe à la convention du 20 octobre 1926.

Les Représentants soussignés du Reinisch Westphalische Kohlen Syndikat et de l'Office des Houillères Sinistrées sont d'accord pour apporter à leur convention en date du 20 octobre 1926, les précisions suivantes :

1° — *Art. VIII.* — En renonçant à poursuivre les instances en cours devant le Tribunal arbitral de la Commission des Réparations, le Gouvernement français n'entend régler que les différends nés antérieurement à la mise en vigueur de la convention dans leurs effets pour le passé et la durée de la convention. Il se réserve le droit de reprendre ces instances si la convention n'est pas confirmée le 1er juillet 1927 en limitant l'effet des décisions à intervenir aux seules livraisons postérieures à cette date.

Art. IX. — Par expiration du contrat constitutif du Kohlen Syndikat, il faut entendre la fin de la période fixée dans le texte, actuellement en vigueur, du contrat constitutif du Kohlen Syndikat comme durée de ce contrat (31 mars 1930).

2° — La date de mise en vigueur de la convention est fixée au 1er janvier au lieu du 1er décembre.

Le Directeur de l'Office des Houillères Sinistrées,
Le Normand.

Les Directeurs du Kohlen Syndikat,
Janus, Herbig.

A Paris, le 10 novembre 1926.

Avenant à la Convention du 20 octobre 1926.

Les représentants soussignés du Kohlen Syndikat et de l'Office des Houillères Sinistrées, réunis pour examiner la situation au 1er juillet 1927 de la convention intervenue entre les parties en date du 20 octobre 1926 communément appelée « Convention de Cologne » ont convenu de recommander à leurs Gouverne-

ments respectifs l'approbation du présent avenant, qui en l'adoptant aux cisconstances actuelles, permettrait de maintenir en vigueur ladite convention.

1° — La date à laquelle la convention doit donner lieu à confirmation de la part des deux parties fixée au 1er juillet 1927 par l'art IX de la convention est reportée au 1er octobre 1927.

2° — Entre temps, la convention continuera d'être valable, mais par modification à l'art. III, la bonification accordée au Kohlen Syndikat sera établie sur les bases suivantes :

La bonification pour le coke reste fixée à 1 mk. 50 par tonne incorporée (poids réel).

La bonification pour le charbon sera calculée à raison de 1 mk. 15 par tonne incorporée, mais sans que son montant total puisse être inférieur à 519.800 R.m. par mois, chiffre qui correspondrait à un tonnage de 452.000 tonnes. En outre, si pendant un mois donné, les importations commerciales du Kohlen Syndikat en France (non compris celles qui pourraient être faites ultérieurement par la voie du Rhin-amont, en substitution des livraisons au titre de l'Annexe V, et pour le charbon seulement) n'atteignaient pas un total de 536.000 tonnes, à la bonification proprement dite et éventuellement au minimum de 519.800 R. m. ci-dessus garanti, s'ajouterait un supplément de 1 R. m. par tonne sur le déficit constaté à concurrence de 84.000 tonnes au maximum.

Fait à Essen, le 29 juin 1927.

Office des Houillères Sinistrées,
Le Normand.

Reinisch Westphalische Kohlen Syndikat,
Janus, Herbig.

ANNEXE IX

Plan Young. — Rapport des Experts, 7 Juin 1929.

VIII. Annuités.

f) *Livraisons en nature.*

Le système des livraisons en nature fonctionnant en vertu du plan Dawes en est venu à jouer un rôle important dans la vie économique de l'Allemagne. Nous ne tenons pas à conseiller la continuation illimitée de ce système qui soulève bien des objections pratiques et théoriques. Nous avons été d'avis cependant que sa cessation immédiate ne serait pas de l'intérêt de l'Allemagne ou des Puissances créancières et qu'elle imposerait au commerce allemand d'exportation, des difficultés susceptibles de causer des dommages à la capacité de transfert de ce pays. C'est pourquoi nous recommandons que les principes du plan Dawes relatifs aux livraisons en nature continuent à être en vigueur pour une période limitée et que les nations créancières consentent pendant une période de dix années à absorber de cette façon pour chaque anée une part restreinte et décroissante de la fraction différable de l'annuité. En substance, on observera pour les livraisons en nature le barème suivant :

1re	année	750	millions
2me	»	700	»
3me	»	650	»
4me	»	600	»
5me	»	550	»
6me	»	500	»
7me	»	450	»
8me	»	400	»
9me	»	350	»
10me	»	300	»

Le tableau ci-dessus devra être adapté aux annuités effectives du nouveau plan sans que le total puisse être augmenté.

Par des arrangements qu'elles conclueront entre elles, les Puissances créancières fixeront les proportions dans le total de la quantité annuelle des livraisons en nature (y compris les livraisons que prévoient les « réparations recovery Acts » ou tout système équivalent susceptible d'y être substitué d'un commun accord à concurrence de 23, 05 % en ce qui concerne la Grande Bretagne et de 4, 95 % en ce qui concerne la France, du total prévu pour chaque année) qui seront reçues par chacune desdites Puissances.

La Banque des Règlements Internationaux établira les versements à effectuer au titre des livraisons en nature, et en répartissant les fonds entre les puissances créancières, elle tiendra dûment compte des fractions de l'annuité qui sont spécialement réservées pour les payements au titre des livraisons en nature.

Le comité recommande que les Gouvernements établissent un nouveau règlement en vue de modifier le règlement Wallenberg, de l'adapter au nouveau pian et de le rendre, dans la mesure du possible, plus libéral.

Le comité recommande aussi que des mesures soient prises dans le nouveau règlement pour permettre aux différentes Puissances de disposer d'une fraction de leur part de livraisons en dehors de leurs propres territoires et sous des réserves appropriées.

La répartition envisagée des livraisons en nature entre les diverses Puissances créancières figure à l'Annexe VII concernant la répartition des annuités.

XI. — Différences entre le nouveau plan et le plan Dawes

5. — *Livraisons en nature.*

Alors que les auteurs du plan Dawes avaient accepté à regret l'expédient des livraisons en nature, le nouveau plan, en dépit du désir des Puissances créancières de disposer librement de leurs parts d'annuité reconnaît qu'il n'est pas souhaitable de mettre brusquement fin au système actuellement en vigueur. C'est pourquoi les créanciers devront absorber des livraisons en nature pendant 10 ans, mais pour des montants décroissants, qui seront, au début, de 750 millions.

PROTOCOLE DE LA HAYE DU 31 AOUT 1929.

4. — La conférence décide qu'il sera constitué des comités d'experts qui prépareront des propositions détaillées concernant :

a) l'établissement en conformité de l'Annexe II d'un nouveau règlement de prestations en nature et de toutes mesures indispensables pour assurer en ce qui concerne ces prestations le passage du régime actuellement en vigueur au nouveau régime.

ANNEXE II

ACCORD CONCERNANT LES PRESTATIONS EN NATURE

Les Gouvernements allemand, belge, britannique, français, italien et japonais se déclarent d'accord sur les points suivants :

1° — Un comité sera constitué par les Gouvernements intéressés en vue de rédiger conformément aux dispositions de l'alinéa 138 du rapport des experts, un nouveau règlement pour les prestations en nature et de suggérer toutes mesures indispensa-

bles pour assurer en ce qui concerne ces prestations, le passage du régime actuellement en vigueur au nouveau régime.

3° — Le principe du règlement Wallenberg relatif à la réexportation des marchandises reçues comme prestations en nature sera maintenu sous le régime du rapport des experts.

4° — Le nouveau règlement ne contiendra aucune disposition permettant aux diverses puissances de disposer d'une portion de leur part de prestations en nature hors de leur propre territoire dans les conditions prévues par l'alinéa 139 du rapport des experts.

ANNEXE X

Convention d'Essen.

Entre : le Kohlen Syndikat d'une part, et l'Office des Houillères Sinistrées d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

La présente convention est destinée à remplacer à la date du 1er octobre 1930 la convention dite de Cologne en date du 20 octobre 1926 et ses avenants dont les effets cesseront à la date précitée.

Elle sera soumise à l'approbation des Gouvernements français et allemand.

Article I

Le Kohlen Syndikat accepte que le payement de tout ou partie des ventes de charbons, coke et agglomérés, faites par ses soins, soit directement, soit indirectement, en France et dans les colonies françaises, soit réalisé à l'aide de sommes prévues dans les arrangements internationaux pour être employé sous forme de prestations en nature allemandes. L'Office des Houillères Sinistrées et le Kohlen Syndikat s'engagent à utiliser à cet effet le concours des organismes généraux institués ou à instituer (Banque des Règlements Internationaux, etc...) et à suivre les règlementations qui sont ou seront édictées par ces derniers.

Le Kohlen Syndikat s'engage également à prendre toutes dispositions nécessaires vis-à-vis de ses revendeurs ou clients directs.

Article II

Une fraction de 10 % du montant annuel des sommes prévues dans le plan Young pour les prestations en nature sera réservée au Kohlen Syndikat avec répartition à peu près égale sur les trimestres de l'année. Le Kohlen Syndikat par contre s'oblige

à livrer des quantités correspondant au minimum de ce montant. Dans le cas ou plus de 15 % du crédit ci-dessus serait employé par les combustibles, 2/3 de cette fraction seraient réservés au Kohlen Syndikat qui s'oblige également à livrer les quantités correspondantes dans la limite d'un maximum de 400.000 tonnes par mois.

Dans le cas ou des déficits existeraient en fin d'année sur les parts réservées au Kohlen Syndikat et prévues ci-dessus, ces déficits seraient reportés sur l'année suivante, avec priorité pour l'imputation sur les prestations en nature de cette nouvelle année ; les bonifications des art. V et VI seraient toutefois payées comme si les déficits avaient été livrés.

Les fractions de 10 % ou de 15 % prévues au présent art. seront réduites pour la première année d'application de la présente convention, d'autant de 1/12 qu'il se sera écoulé de mois entre le 1er avril 1931 et le 1er jour du mois ou la présente convention entrera en vigueur.

Article III

Le prix qui interviendra pour le décompte des sommes payables dans les conditions de l'art. I sera soit :

1° — le prix départ mine ou centre d'expédition, pour autant que ce centre d'expédition sera situé sur territoire allemand (par exemple Wanne ou Duisbourg), si la marchandise est vendue à l'acheteur sur cette base de départ.

2° — le prix rendu frontière française, marchandise non dédouanée.

3° — le prix fob navire de mer (Rotterdam, Gand, etc...) ou le prix cif port du Rhin (Strabourg, Lauterbourg, etc...)

Dans ce dernier cas, le prix du transport par voie fluviale fait sur porteur non allemand, évalué sur la base des contrats généraux du Kohlen Syndikat devra être réduit au prix fob ou cif, si les règlements des prestations en nature exigent cette rectification.

Article IV

L'Office des Houillères Sinistrées fixera 25 jours avant l'ouverture de chaque trimestre la quantité en t. m. livrable au cours du trimestre, dont le prix sera payé dans les conditions des art. I et III. Cette quantité sera considérée comme un maximum et ne pourra pas dépasser pratiquement les quantités réelles vendues sous forme commerciale.

La fourniture de cette quantité fera l'objet d'un contrat de couverture établi dans la forme commerciale entre l'Office des Houillères Sinistrées et le Kohlen Syndikat et comportant trois tranches mensuelles. Le prix de chaque tranche mensuelle sera le prix moyen de toutes les livraisons faites par le Kohlen Syndikat pendant le dernier mois pour lequel le décompte aura été fait à cette date.

A l'effet de ne pas retarder la partie principale des paiements, des acomptes seront versés le 1er et 15 de chaque mois sur la base de la 1/2 du tonnage mensuel contracté et de 90 % du dernier prix connu. Le paiement de la soulte aura lieu à l'arrêté des comptes et au plus tard deux mois après le mois de livraison. Il fera état, sous forme d'un avenant, de toutes rectifications concernant le prix et éventuellement la quantité. Il comprendra en outre, les bonifications dues.

Article V

Afin de rémunérer le Kohlen Syndikat de ses peines et soins, les bonifications suivantes lui seront allouées :

R. m. 0, 50	par tonne de	1	à	360.000	t.	par	trimestre
0, 43	»	360.000	à	660.000	t.	»	
0, 36	»	660.000	à	900.000	t.	»	
0, 24	»	900.000	à	1.200.000	t.	»	
0, 12	»	1.200.000	à	1.500.000	t.	»	

Article VI

L'attribution des bonifications prévues à l'art. V est subordonnée aux conditions suivantes :

a) Le Kohlen Syndikat assure à des importateurs figurant sur une liste, qui pourra ultérieurement être modifiée en conformité des dispositions de l'annexe ci-jointe, l'exclusivité des importations de charbons, cokes et agglomérés dans la région de Strasbourg, c'est-à-dire les 12 départements suivants : Moselle, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Belfort, Doubs, Jura, Haute-Saône, Vosges, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Haute-Marne et Côte d'Or. Cette exclusivité ne concerne pas les charbons autres que les fines à coke et cokes pour la métallurgie ou les charbons et agglomérés livrés à la Cie P. L. M.

Toutefois, si à un moment quelconque, les marchés conclus n'assuraient pas, pendant trois mois consécutifs, une livraison moyenne mensuelle de 55.000 tonnes ou si pendant 6 mois les livraisons effectuées étaient inférieures à 450.000 tonnes (pour la première année ces chiffres seront ramenés à 45.000 et 350.000 tonnes respectivement), le Kohlen Syndikat aurait le droit de revendiquer la liberté de vente, sous réserve qu'un arbitre aura déterminé que l'insuffisance des marchés conclus ou des livraisons ne résulte pas de la force majeure, ou, du fait du Kohlen Syndikat, de mesures ou de propositions propres à entraver la conclusion des marchés commerciaux correspondant aux conditions économiques du moment, ou à compromettre l'exécution normale des marchés antérieurement conclus.

Au cas ou l'arbitre aurait reconnu le droit du Kohlen Syndikat a reprendre sa liberté d'action, les effets de la décision arbitrale seront suspendus pendant un délai de 15 jours moyennant le versement par les importateurs entre les mains du Kohlen Syndikat d'une caution de 10.000 mk. Cette somme restera acquise au Kohlen Syndikat si, à l'expiration du délai précité, les négociations entre le Kohlen Syndikat et les importateurs abou-

tissaient à la conclusion de marchés conformes aux stipulations de la présente convention. Le Kohlen Syndikat sera forclos du droit de recourir à l'arbitrage s'il n'en a pas fait usage dans les trois mois de la date à laquelle se seront révélés les faits lui ouvrent ce droit.

Les livraisons effectuées aux importateurs prévus au 1er alinéa du présent § *a)* dans les conditions de cet alinéa et dans la limite des sommes prévues au 1er alinéa de l'art. II, ne bénéficieront pas des bonifications de l'art. V et n'entreront pas en ligne de compte pour le passage dans l'échelle prévue audit article d'un échelon de bonification à l'échelon suivant. Par contre ces dites livraisons bénéficieront, jusqu'à concurrence de 1.200.000 tonnes par an, d'une bonification de 1 mk 20, par tonne, et qui ne pourra leur être refusée dans les susdites limites.

Toutefois, au cas ou le Kohlen Syndikat aurait repris sa liberté d'action, après sentence arbitrale, la bonification ci-dessus serait pour chaque tonne livrée dans des conditions autres que celles définies au § *a)* du présent article, réduite à 60 pfg.

b) Les flottes allemande et française seront traitées sur une base paritaire, notamment en ce qui concerne les prix de fret.

La part de transport française sur le Rhin-amont sera de 50 % de toutes les quantités réellement exportées vers la France par cette voie.

Le prix de fret Ruhr-Strasbourg est fixé à 4 mk. 40 par tonne; ce prix variera par la suite d'après les règles suivantes.

Le prix du fret susdit de 4 mk. 40 sera regardé comme correspondant au prix moyen des tonnages livrés à Strasbourg pendant la période 20 juillet - 30 septembre 1930 dans les cinq qualités suivantes : tout-venant gras, tout-venant à gaz, noix grasses 4, noix flambants à gaz 4, fines mi-grasses.

Ultérieurement il sera procédé, chaque trimestre, à la même évaluation du prix moyen des tonnages effectivement livrés à Strasbourg dans les mêmes qualités, le prix de fret applicable au trimestre suivant sera affecté des coefficients de variation ainsi constatés.

En aucun cas le prix du fret ne pourra être inférieur à 4,10 mk.

Les transports sur le Rhin-amont sont d'autre part régis par les conditions complémentaires, annexés à la présente convention.

c) Le traitement paritaire s'appliquera également sur le Rhin-aval. Toutefois la part de transport française sera seulement de 25 % des quantités totales jouissant d'une bonification, et ne pourra pas dépasser d'autre part 20 % des qualités réellement exportées par cette voie vers la France.

Article VII

a) La présente convention est conclue pour une durée s'étendant du 1er octobre 1930 au 31 août 1939.

Elle pourra être dénoncée sous préavis de trois mois en cas :

1° — de modifications apportées au plan Young dans ses principes essentiels.

2° — de modifications au régime légal des combustibles en Allemagne.

3° — de restrictions apportées par la France au régime d'importation des charbons du Kohlen Syndikat ou par l'Allemagne au régime d'exportation vers la France.

4° — de non renouvellement du Kohen Syndikat pendant la durée d'application.

Elle pourra en outre être dénoncée sous préavis de 6 mois en cas de moratoire de paiement déclaré par l'Allemagne dans des conditions telles que l'exécution de la présente convention devienne impossible, toutefois au cours de cette période de 6 mois, l'Office des Houillères Sinistrées aura la faculté de faire connaître que, en raison même du moratoire, l'exécution de la convention cessera le dernier jour d'un mois compris dans la dite période.

b) Dans le cas ou il serait fait usage de la faculté de dénonciation, le paiement des déficits pouvant exister en vertu de l'art. II sera régularisé dans un délai ne pouvant excéder 6 mois.

Article VIII

L'Office des Houillères Sinistrées se réserve le droit de se substituer pour l'exécution de la présente convention tout autre organisme agréé par les Pouvoirs Publics français.

Article IX

Les contestations qui pourraient survenir à l'occasion du présent contrat, pris comme contrat général de prestations en nature, seront soumises à l'arbitrage suivant le plan général qui est ou sera adopté entre les Gouvernements français et allemand pour le règlement de semblables questions.

Au cas ou l'arbitre désigné à l'art. 108 de l'Annexe IX à l'accord de la Haye du 20 janvier 1930 (Règlement des Prestations en Nature) se déclarerait incompétent, les contestations seraient portées devant un collège arbitral composé de 3 membres dont 2 désignés respectivement par le Kohlen Syndikat et l'Office des Houillères Sinistrées et le 3e par les deux premiers. Au cas ou l'accord ne pourrait se faire sur la désignation du 1/3 arbitre, celui-ci serait choisi par le président de l'une des chambresde commerce de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Neuchâtel, Zurich, désigné par le sort et saisie par la partie la plus diligente.

Article X

La présente convention ne sera valable què si avant le 20 septembre 1930, le Kohlen Syndikat a fait connaître que ses dis-

positions ont été ratifiées par l'organisme compétent du Kohlen Syndikat.

Essen, le 31 juillet 1930.

Office des Houillères Sinistrées,
Mayer.

Reinisch Westphalisches Kohlen Syndikat,
Janus. Herbig.

BIBLIOGRAPHIE

PUBLICATIONS OFFICIELLES

L'Officiel N^os du 6 février, 21 et 31 juillet, 2 et 26 août 1920
4 février 1921.
13 janvier 1923.
10 et 29 juillet, 15 décembre 1925.
20 avril 1926.
2 octobre 1928.
16 et 21 octobre 1920.

Le Problème du charbon. Ses aspects Internationaux. — Rapport préliminaire du Comité Economique de la Société des Nations 1929.

Memorandum sur l'Industrie du Charbon — *Genève 1927.*

Dix ans du développement Industriel allemand (M.I.C.U.M.) - *Bruxelles. Th. Dewarichet, Nov. 1924.*

Commission des Réparations, Paris — *Félix Alcan.*

I. Etats des Obligations de l'Allemagne au titre des Réparations à la date du 30 Avril 1922,

II. Accords relatifs aux livraisons en nature à effectuer par l'Allemagne au titre des Réparations,

III. Documents officiels relatifs au montant des Versements à effectuer par l'Allemagne au titre des Réparations. (5 Mai 1921 — 1er Juillet 1922).

IV. Etat des Obligations de l'Allemagne au titre des Réparations au 31 Décembre 1922.

V. Rapport sur les travaux de la Commission des Réparations de 1920 à 1922.

Documents relatifs à la publication du Plan des Experts. Paris *Félix Alcan 1925.*

OUVRAGES

M. Beaumont. — La grosse industrie allemande et le charbon. — *Paris G. Doin 1928.*

G. Calmette. — Recueil de Documents sur l'Histoire de la question des Réparations, 1919 — 5 Mai 1921 — *Paris Costes 1924.*

R. Fabre. — Le conflit minier britannique de 1926 et ses conséquences nationales et internationales. — *St Etienne Imp. Théoliers 1928.*

W. Gibson. — Coal in great Britain — *London Arnold* 1927.

A. Gideouse. — Le transfert des Réparations et le plan Dawes — *Lausanne Payot 1928.*

M. Julia — Le trafic charbonnier du port de Strasbourg — *Paris Maur. Lavergne 1926.*

J. M. Keynes. — Conséquences économiques de la Paix — *Paris N. R. F. 1920.*

Nouvelles considérations sur les conséquences de la Paix — *Paris Stock 1922.*

J. Lescure. — Après la résistance Passive, la liquidation des Réparations. *Bruxelles — Revue Economique Internationale 1928.*

Le Problème des Réparations — Comment le résoudre — *Paris Plon 1922.*

M. Lucius. — Le Rhin et le port de Strasbourg — *Paris Dunod 1928.*

M. Olivier. — La Politique du Charbon 1914-1921 — *Paris. Félix Alcan 1922.*

A. Pepy. — Le plan Young — *Paris — Les Edit. Internat. 1930.*

A. Richet. — La Chambre de compensation des frets charbonniers — *Paris, les Presses Universitaires 1923.*

C. Robert-Muller. — Le Charbon, nos besoins et les moyens d'y répondre. — *Assoc. nat. d'expansion économique. — Paris 1917.*

G. Sardier. — Le ravitaillement en charbon pendant la guerre — *Paris — E. Larose 1920.*

Temperley. — An history of the Peace Conference of Paris — *London 1920-1921.*

Witness. — Le problème des Réparations du Traité de Versailles à l'accord de Londres.

REVUES ET PERIODIQUES

Documents politiques. — 1er janvier 1929.
Les Echos. — 2 décembre 1925.
Europe Nouvelle. — 13 janvier et 1er septembre 1923.
La Métallurgie Française. — 15 août 1929.
Le Parlement et l'Opinion. — 5 mars 1923.
Revue hebdomadaire. — 26 mai, 2 et 9 juin 1923.
Revue de Paris. — 1er novembre 1925.
Revue Politique et Parlementaire. — 10 décembre 1929.
Science et Industrie. — mars 1928.

JOURNAUX

Ami du Peuple. — 22 mars 1922.
Bulletin quotidien. — 30 octobre et 18 décembre 1925.
Cote Desfossés. — 17 novembre et 1er décembre 1925.
Excelsior. — 4 août 1925.
Information Financière. — 7 mars 1926.
Journal de l'Alsace-Lorraine. — 9 août 1926.
Journal des Charbonnages. — Novembre 1918 à novembre 1932.
Journée Industrielle. — 11 janvier, 12, 13, 21 novembre 1923.
30 octobre et 8 décembre 1925.
Matin. — 23 avril 1923.
Le Temps. — Novembre 1918 à novembre 1932.
Le Times. — 18 juillet 1920.
Usine. — 8 août 1925.

DIVERS

Annuaires 1928-29 et 1930-32 du Syndicat Central des Négociants Importateurs de Charbons en France.

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce de Vienne — août 1925.

Rapport présenté à l'Assemblée Générale Ordinaire du Comité des Houillères de France, le 27 mars 1931.

L'Industrie Charbonnière en Angleterre — Report of the Commission in the Coal Industry 1925.

TABLE des MATIÈRES

Première Partie

Les Solutions du Traité de Versailles

Pages

Chap. I. — Le Traité de Paix..... 15
Chap. II. — De Versailles à Spa..... 35
Chap. III. — De Spa à Wiesbaden..... 63

Deuxième Partie

La Ruhr

Chap. IV. — Les Négociations antérieures à l'occupation et la Résistance Passive..... 83
Chap. V. — L'Exploitation par la M. I. C. U. M. Les Accords avec les Industriels de la Ruhr 107

Troisième Partie

La Phase Commerciale des Prestations

Chap. VI. — Le Plan Dawes — Les Accords de Londres 119
Chap. VII. — La Convention de Cologne. Strasbourg et la Convention d'Essen..... 135
Résultats et Conclusions..... 163

Annexes

I. — Le Protocole du Luxembourg..... 189
II. — Le Modus Vivendi du 7 mai..... 191
III. — Le Protocole du 29 août 1919..... 193
IV. — Les Accords de Spa..... 196
V. — Les Accords de Wiesbaden..... 199
VI. — Le Plan Dawes, les Accords de Londres..... 203
VII. — Le Règlement Wallenberg..... 210
VIII. — La Convention de Cologne..... 212
IX. — Le Plan Young. Les Accords de la Haye..... 219
X. — La Convention d'Essen..... 223

Bibliographie 231

Vu :
Le Président de la Thèse,
J. LESCURE.

Vu :
Le Doyen,
H. BERTHÉLÉMY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY.